



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 108]

नई दिल्ली, बुधवार, दिसम्बर 23, 1999/पौष 2, 1921

No. 108]

NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 23, 1999/PAUSA 2, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 23 दिसम्बर, 1999

फा.सं.टीएमपी/9/99-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार तृतीकोरन पत्तन न्यास के पोत-संबद्ध प्रभागों, कार्गो-संबद्ध प्रभागों और कंटेनर प्रहस्तन प्रभागों के दरों के मान को संशोधित करता है। यह अधिसूचना इस आदेश में शामिल पोत-संबद्ध, कार्गो-संबद्ध प्रभागों और कंटेनर-प्रहस्तन प्रभागों से संबंधित सभी पूर्ववर्ती अधिसूचनाओं के अधिक्रमण में होगी।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/9/99-टीपीटी

तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) आवेदक

आदेश

(दिसम्बर, 1999 के 8वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला कार्गो-संबद्ध और पोत-संबद्ध प्रभागों, दोनों के सामान्य संशोधन के संबंध में 2 फरवरी, 1999 को तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है। यह उल्लेख किया गया है कि दरों के मान में पिछली बार सामान्य संशोधन 1995 में हुआ था। टीपीटी ने अब सरकारी दिशा निर्देश के अनुसार दरों के मान में सामान्य संशोधन का अनुरोध किया है, जिनके अनुसार दरों के मान में तीन वर्ष में एक बार संशोधन करना होता है। पत्तन न्यास ने उल्लेख किया है कि प्रस्ताव तैयार करते समय महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उपलब्ध कराए गए निम्नलिखित दिशानिर्देशों को ध्यान में रखा गया है :—

(i) मूल्य ह्रास के परिकलन के लिए परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापन लागत को अपनाना।

(ii) बर्थ किराया प्रभारों की इकाई को वर्तमान "प्रतिदिन" (अर्थात् 24 घंटे) की बजाय 8 घंटे अथवा उसके भाग तक कम करना।

2. पत्तन ने कंटेनर के भंडारण के लिए प्रभारों, टग 'पर्ल सिटी' के प्रयोग के लिए प्रभारों, तांबा सांद्र के लिए घाटशुल्क प्रभारों जैसे मामलों के संशोधन को शामिल नहीं किया है, क्योंकि ये हाल ही में निर्धारित/संशोधित किए गए थे। रेलवे साइडिंग प्रभारों का जहां तक संबंध है, उनके अनुमोदन के लिए रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजा गया है।

3. प्रशुल्कों में 25 प्रतिशत की एकसमान वृद्धि करने का प्रस्ताव न्यासी बोर्ड के समक्ष इसकी 26 नवम्बर, 1998 को आयोजित बैठक में कार्य सूची मद सं. 17 के अनुसार रखा गया था। तत्पश्चात् यह प्रस्ताव बोर्ड के समक्ष इसकी 21 दिसम्बर, 1998 को आयोजित बैठक में पुनः रखा गया था और कुछ संशोधनों के साथ अनुमोदित किया गया था।

4. इस प्रस्ताव की आरम्भ में प्राधिकरण द्वारा जांच की गई थी और उक्त जांच के संदर्भ में टीपीटी ने उपयुक्त संशोधन किए थे।

5. टीएमपी द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया के अनुसार टीपीटी का प्रस्ताव (नए रूप में) 17 प्रमुख पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों के बीच परिचालित किया गया था। इन पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों से प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :—

तृतीकोरन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन

(i) प्रवेश निषेध वाले कंटेनर कार्गो के लिए घाटशुल्क 20 फुट एफसीएल के लिए घाटशुल्क से अधिक नहीं होगा।

इस समय, पत्तन प्रवेश निषेध वाले कंटेनर कार्गो के लिए घाटशुल्क मूल्यानुसार आधार पर वसूल कर रहा है, जो कि सही नहीं है। यदि कार्गो निःशुल्क अवधि के भीतर हटा लिया जाता है, तो कोई भी देयता वसूल नहीं की जाएगी।

(ii) यातान्तरण कंटेनरों के लिए प्रभारों का प्रशुल्क में स्पष्ट उल्लेख किया जाएगा।

इस समय, पत्तन उतराई के समय कंटेनर और कार्गो के लिए एक घाटशुल्क वसूल कर रहा है और लदान के समय कंटेनर और कार्गो के लिए अलग घाटशुल्क वसूल कर रहा है, जो कि किसी भी तरह से औचित्यपूर्ण नहीं है।

(iii) चूंकि, पत्तन देयताएं जीआरटी के आधार पर वसूल की जाती हैं, इसलिए कंटेनर पोतों के डेक पर लादे गए कंटेनरों के लिए कोई अतिरिक्त पत्तन देयता वसूल नहीं की जाएगी।

इस समय, यह पत्तन कंटेनरों पोतों से कार्गो के लिए अतिरिक्त पत्तन देयताएं वसूल कर रहा है। चेन्नई पत्तन अथवा कोचीन पत्तन इस प्रकार की अतिरिक्त देयताएं वसूल नहीं कर रहे हैं।

(iv) कंटेनर के लिए भूमि किराया कंटेनर के स्तर के आधार पर वसूल किया जाता है और खाली, भरे हुए, आयात और निर्यात कंटेनर की परिभाषा का भूमि किराए के परिकलन के लिए स्पष्ट उल्लेख किया जाए।

इस समय, पत्तन भरे हुए कंटेनर और खाली कंटेनर के लिए एकसमान स्तर की दरों पर भूमि किराया वसूल कर रहा है। उदाहरणार्थ, 1 जून को भरे हुए कंटेनर के आने पर भूमि प्रभार का परिकलन 5 दिन के निःशुल्क समय के पश्चात् 6 जून से परिकलित किया जाता है।

यदि कंटेनर 23 जून को खाली कर दिया जाता है और 25 जून को निजी यार्ड में भेज दिया जाता है, तब 23 जून तक के लिए लदे हुए कंटेनर के संबंध में भूमि किराया दरों के मान के अनुसार वसूल किया जाएगा और 24-25 जून के लिए खाली कंटेनर के संबंध में अलग प्रभार वसूल किए जाएंगे।

(v) पोत के मास्टर द्वारा सिगनल स्टेशन को तैयारी का संकेत देने के पश्चात् पोत द्वारा विभिन्न कारणों से बर्थ में बने रहने से अतिरिक्त समय के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, बर्थ किराया प्रभार केवल पोत तैयारी समय के आधार पर वसूल किए जाएंगे।

(vi) देयताओं की वसूली के लिए विनिमय दर की प्रयोज्यता सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा निर्धारित किए गए अनुसार होगी।

भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (आईसीसीआई)

उद्योग मंदी के दौर से गुजर रहा है। लागत में कोई भी वृद्धि वस्तुओं की प्रतिस्पर्धा और पत्तन की सेवा लागत को बहुत प्रभावित करेगी। राजस्व आय में वृद्धि परिणाम में बढ़ोतरी करके की जा सकती है। कोई भी वृद्धि 10 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी।

डी सी डब्ल्यू लिमिटेड

- (i) अल्प उत्पादों की लागत में कोई लगातार अधोगामी प्रवृत्ति नहीं है। व्यापार स्थितियां उद्योग के प्रतिकूल हैं।
- (ii) भारतीय उद्योग, विशेषकर देशीय उत्पादों को आयातित उत्पादों से कड़ी प्रतिस्पर्धा करनी पड़ती है, जो कि सस्ते और बेहतर गुणवत्ता वाले होते हैं।
- (iii) किसी देशीय विनिर्माता की ओर से अपने उत्पाद की लागत बढ़ाने के किसी निर्णय के कारण उसका व्यवसाय चौपट हो सकता है। इसलिए, वर्तमान लागत ढांचा न्यूनतम अगले तीन वर्ष के लिए बनाए रखा जाना चाहिए।
- (iv) प्रस्तावित वृद्धि 25 प्रतिशत की एकसमान दर पर है। व्यापार और उद्योग जगत वर्तमान परिस्थितियों में इतने बड़े भार को सहन करने में ममर्थ नहीं होगा।
- (v) पत्तन आय बढ़ाने के प्रयास में तटीय आय की क्षमता खत्म हो सकती है। इसके अलावा, पत्तन को निम्नलिखित के कारण पर्याप्त राजस्व प्राप्त होने की संभावना है :—
 - (क) तूतीकोरन में 600 मेवा की ताप विद्युत परियोजना के चालूकरण की संभावना।
 - (ख) सेतुममुद्रम परियोजना के चालू होने से यह टीपीटी के लिए एक केन्द्रीय पत्तन होगा, जिससे अंततः प्रहस्तन कार्य की मात्रा में कई गुना वृद्धि होगी।
 - (ग) इस समय टीपीटी द्वारा किए जा रहे भारी निकर्षण प्रचालन को देखते हुए बड़े जलयानों के आवागमन में तेजी आएगी, जिससे अल्पावधि में ही यातायात प्रहस्तन की मात्रा में निश्चय ही कई गुना वृद्धि होगी।
 - (घ) मद्रै में हाल ही में आरम्भ की गई शुष्क पत्तन सुविधा टीपीटी में भारी मात्रा में यातायात लाने के लिए वरदान सिद्ध होगी। आसान लागत और शीघ्र तथा सुरक्षित सेवा की जानकारी मिलने से पोतलदान में तेजी आएगी और पत्तन राजस्व में निश्चित वृद्धि होगी।
- (vi) उपर्युक्त के मद्देनजर, प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन कम से कम अगले तीन वर्ष के लिए आस्थगित रखा जाए।

तमिलनाडु बिजली बोर्ड (टी एन ई बी)

तूतीकोरन ताप विद्युत केन्द्र टी एन ई बी के स्वामित्व में है, जो कि एक मेवा प्रदायी संगठन है। टीपीटी द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो में 50 प्रतिशत से अधिक हिस्सा तूतीकोरन ताप विद्युत केन्द्र (अर्थात् तापीय कोयला) का होता है प्रशुल्क में किसी भी वृद्धि से कोयले के पहुंचने की लागत बढ़ जाएगी, जिसके बदले में उत्पादित बिजली की लागत बढ़ जाएगी।

अतः यह अनुरोध है कि ताप विद्युत केन्द्रों में प्रयोग किए जाने वाले कोयले के मामले में दरों के मान में संशोधन को आस्थगित रखा जाए। यदि वृद्धि करना अपरिहार्य है, तब वृद्धि का प्रतिशत न्यूनतम सहनीय स्तर तक कम किया जाए।

संदर्न पेट्रोकेमिकल इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड (एस पी आई सी)

- (i) एसपीआईसी द्वारा टीपीटी के यातायात का 10 प्रतिशत प्रदान किया जाता है। उनका कार्गो उर्वरक के विनिर्माण में प्रयोग किया जाता है। वे 5 प्रतिशत आयात शुल्क और सभी उर्वरकों के मामले में 10 प्रतिशत अधिभार लगाए जाने की समस्याओं का सामना कर रहे हैं। सरकार से आर्थिक सहायता मिलने के बावजूद फार्म गेट मूल्य और अधिकतम बिक्री मूल्य के बीच काफी लम्बा अन्तर है, जिससे उर्वरकों का विनिर्माण अब्यावहारिक हो जाता है।
- (ii) सीएचपीटी और बीपीटी पत्तनों में वर्तमान घाटशुल्क प्रभार काफी कम हैं।
- (iii) घाटशुल्क दर में और किसी प्रकार की वृद्धि एलपीजी बाजार के लिए प्रतिरोधी होगी।
- (iv) प्रशुल्क दरें पहले ही काफी ऊंची हैं। दरों में और वृद्धि से उद्योग पर दबाव पड़ेगा। पत्तन नए व्यवसाय, नए प्रयोक्ताओं और वर्तमान प्रयोक्ताओं के लिए प्रशुल्क में वृद्धि करने की बजाए बढ़ते हुए यातायात से अतिरिक्त राजस्व जुटा सकता है।

सीमाशुल्क लाइसेंस धारक एजेंट संघ (सीएलए)

- (i) जब पत्तन पहले ही अच्छा लाभ अर्जित कर रहा है, तब 25 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव करना अतिशय है। इस समय प्रशुल्क में उध्वगामी संशोधन करने से व्यापार पर बुरा असर पड़ेगा। इसलिए, इस प्रस्ताव को 2 वर्ष के लिए आस्थगित रखा जाए।
- (ii) प्रवेश निषेध वाले कंटेनर कार्गो के लिए वसूल किया जाने वाला घाटशुल्क 20 फुट एफसीएल के लिए घाटशुल्क से अधिक नहीं होगा। मूल्यानुसार आधार पर वसूल करने की वर्तमान प्रणाली सही नहीं है और निःशुल्क अवधि के भीतर कार्गो हटाए जाने के मामले में कोई देयता वसूल नहीं की जानी चाहिए।
- (iii) एलसीएल कंटेनरों के लिए एकल घाटशुल्क होना चाहिए।

अखिल भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (एआईसीसीआई)

- (i) प्रवेश निषेध वाले कंटेनर कार्गो के लिए घाटशुल्क 20 फुट एफसीएल के लिए घाटशुल्क से अधिक नहीं होगा। इस समय, पत्तन प्रवेश निषेध वाले कंटेनर कार्गो के लिए घाटशुल्क मूल्यानुसार आधार पर वसूल कर रहा है, जो कि सही नहीं है। यदि कार्गो निःशुल्क अवधि के भीतर हटा लिया जाता है, तो कोई भी देयता वसूल नहीं की जाएगी।
- (ii) यानान्तरण कंटेनरों के लिए प्रभारों का प्रशुल्क में स्पष्ट उल्लेख किया जाएगा।
इस समय, पत्तन उतराई के समय कंटेनर और कार्गो के लिए एक घाटशुल्क वसूल कर रहा है और लदान के समय कंटेनर और कार्गो के लिए अलग घाटशुल्क वसूल कर रहा है, जो कि किसी भी तरह से औचित्यपूर्ण नहीं है।
- (iii) चूंकि पत्तन देयताएं जीआरटी के आधार पर वसूल की जाती हैं, इसलिए कंटेनर पोतों के डेक पर लादे गए कंटेनरों के लिए कोई अतिरिक्त पत्तन देयता वसूल नहीं की जाएगी।
इस समय, यह पत्तन कंटेनर पोतों से कार्गो के लिए अतिरिक्त पत्तन देयताएं वसूल कर रहा है। चेन्नई पत्तन अथवा कोचीन पत्तन इस प्रकार की अतिरिक्त देयताएं वसूल नहीं कर रहे हैं।
- (iv) कंटेनर के लिए भूमि किराया कंटेनर के स्तर के आधार पर वसूल किया जाता है और खाली, भरे हुए, आयात और निर्यात कंटेनर की परिभाषा का भूमि किराए के परिकलन के लिए स्पष्ट उल्लेख किया जाए।
इस समय, पत्तन भरे हुए कंटेनर और खाली कंटेनर के लिए एकसमान स्तर की दरों पर भूमि किराया वसूल कर रहा है। उदाहरणार्थ, 1 जून, 99 को भरे हुए कंटेनर के आने पर भूमि प्रभार का परिकलन 5 दिन के निःशुल्क समय के पश्चात् 6 जून, 99 से परिकलित किया जाता है।
यदि कंटेनर 23 जून को खाली कर दिया जाता है और 25 जून को निजी यार्ड में भेज दिया जाता है, तब 23 जून तक के लिए लदे हुए कंटेनर के संबंध में भूमि किराया दरों के मान के अनुसार वसूल किया जाएगा और 24-25 जून के लिए खाली कंटेनर के संबंध में अलग प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (v) पोत के मास्टर द्वारा सिग्नल स्टेशन को तैयारी का संकेत देने के पश्चात् पोत द्वारा विभिन्न कारणों से बर्थ में बने रहने से अतिरिक्त समय के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, बर्थ किराया प्रभार केवल पोत तैयारी समय के आधार पर वसूल किए जाएंगे।
- (vi) देयताओं की वसूली के लिए विविध दर की प्रयोज्यता सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा निर्धारित किए गए अनुसार होगी।

स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लिमिटेड

- (i) तांबा सांद्र पर घाट शुल्क
तांबा सांद्र पर इस समय घाटशुल्क 55 रुपए प्रति डब्ल्यूएम टी है और संशोधित दरों के मान में घाटशुल्क अप्रिवर्तित रूप में 55 रुपए प्रति डब्ल्यूएमटी है।
यह दर निम्नलिखित कारणों से वर्तमान दर के आधे पर लाई जाए :—
(क) तांबा सांद्र आयात प्रतिस्थापन कार्गो है, क्योंकि यह देशीय मूल्य जोड़ने पर विदेशी मुद्रा के बहिर्गमन को कम करता है।
(ख) चूंकि, तांबा एक महत्वपूर्ण धातु है जिसका रक्षा, आवास, कृषि और उद्योग जैसे क्षेत्रों में प्रयोग होता है, घाटशुल्क में आधे तक कमी करने से तांबे के मूल्यों में लगभग 300 रुपए प्रति मी. टन की कमी हो जायेगी, जिससे अल्प प्रयोक्ताओं को लाभ होगा।
- (ii) रॉक फास्फेट के लिए घाटशुल्क देयताएं
रॉक फास्फेट के लिए घाटशुल्क देयताएं 28 रुपए प्रति मी. टन से बढ़ा कर 35 रुपए प्रति मी. टन कर दी गई हैं। चूंकि, रॉक फास्फेट एक ऐसी वस्तु है जिसका कृषि क्षेत्र में उर्वरकों में महत्वपूर्ण उपयोग है और रॉक फास्फेट के आयात से फास्फोरिक एसिड का आयात कम करने में सहायता मिलेगी, इसलिए इसे यदि कम करके शून्य नहीं किया जा सकता है, तो कम से कम रॉक फास्फेट की घाटशुल्क देयताओं की यथास्थिति बनाई रखी जा सकती है।

तूतीकोरन पत्तन परिवहन और उपस्कर स्वामी संघ

प्रस्तावित संशोधन से पत्तन में प्रहस्तन की लागत बढ़ जाएगी। यह बढ़ोतरी न्यूनतम सीमा तक कम की जानी चाहिए।

6. इस मामले में 9 अगस्त, 99 को टीपीटी में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :—

टीएसएए

- (i) टीपीटी “सीमा शुल्क दर”, जो कि मासिक आधार पर अधिसूचित की जा रही है, के आधार पर विनिमय दर का परिकलन कर सकता है।
- (ii) यदि वहां पर श्रमशक्ति नहीं है, तब लागत अत्यंत कम होनी चाहिए, इसलिए टीपीटी के प्रशुल्क प्रतिस्पर्धात्मक क्यों नहीं है ?
- (iii) पत्तन को प्रतिवर्ष 10-12 करोड़ रुपए का लाभ प्राप्त होता है। इसलिए, प्रशुल्कों में वृद्धि के लिए कोई मामला नहीं बनता है।
- (iv) प्रशुल्कों के संशोधन के लिए द्वि-वर्षीय चक्र अधिक शीघ्र है।

टी एन ई बी

- (i) 25 प्रतिशत वृद्धि अत्यधिक है।
- (ii) पट्टा किराया मनमाना है, प्रयोग संबंधी कोई वर्गीकरण नहीं है।
- (iii) समयोपरि प्रभार क्यों है ? इसे समाप्त किया जाए।
- (iv) यदि बीमा राशि 5 लाख रुपए है, उसके लिए भ्रम क्यों बनाया जा रहा है। टीपीटी इसे आत्मसात कर सकता है।
- (v) आयात से संबंधित “निःशुल्क दिवस” कार्गो की उतराई पूरी होने के बाद आरंभ होने चाहिए। अवकाश दिवसों को शामिल न किया जाए।
- (vi) माल के लदान और उतराई के लिए दरें अन्य पत्तनों की भांति अलग-अलग (सांकेतिक) निर्धारित की जाएं।
- (vii) प्रवेश निषेध वाले कंटेनर मूल्यानुसार आधार पर भारित नहीं किए जाएंगे।
- (viii) दूसरा और चौथा शनिवार अब अवकाश दिवस घोषित कर दिए गए हैं, इसलिए उन्हें “निःशुल्क दिवस” क्यों नहीं माना जाए।
- (ix) टीएनईबी वृद्धि के विरुद्ध नहीं है, परन्तु 25 प्रतिशत चार वर्षीय चक्र के लिए भी अत्यधिक है। द्वि-वर्षीय चक्र के लिए यह न्यायोचित नहीं है।

आई ओ सी

वर्ष 2001 तक उत्पाद टर्मिनल बहु-उत्पाद टर्मिनल बन जाएगा। तेल की कीमतों को शीघ्र ही नियंत्रण-मुक्त कर दिया जाएगा। इन कारकों को ध्यान में अवश्य रखा जाए। 25 प्रतिशत वृद्धि अत्यधिक है।

कुली संघ

- (i) निजी उपस्कर के उपयोग के लिए टीपीटी 50 प्रतिशत वृद्धि करना चाहता है। इसके लिए कोई वसूली नहीं की जाएगी। निजी उपस्कर इसलिए लाए जाते हैं, क्योंकि पत्तन के पास कोई उपस्कर नहीं है।
- (ii) उपस्कर की क्षति ऐतिहासिक लागत के संदर्भ में परिकलित की जाए और प्रतिस्थापन लागत के संदर्भ में नहीं।

डी.सी.डब्ल्यू. लिमिटेड

- (i) 10 प्रतिशत की वृद्धि का संघटक अत्यधिक है। इस वर्ष इस दर में बाद में गिरावट आई है। यह 2 प्रतिशत रही है।
- (ii) सरकार विकास के भार को वहन करेगी।
- (iii) कार्य क्षमता, मजदूरी संघटक में वृद्धि अवश्य की जाए। टीपीटी, अन्य पत्तनों से बेहतर हो सकता है। लेकिन, वास्तविक मानकों की दृष्टि से यह खराब है।
- (iv) खतरनाक कार्गो की परिभाषा स्पष्ट नहीं है। औद्योगिक और वाणिज्यिक परिभाषा भी स्पष्ट नहीं है। इसे स्पष्ट करना आवश्यक है।

एस पी आई सी

- (i) एसपीआईसी एक मिलियन टन यातायात उपलब्ध कराता है। 25 प्रतिशत वृद्धि अधिक है और यह कम होनी चाहिए। हमारा भावी कार्यकलापों का वित्तपोषण करने का विचार है, जिसके लिए भावी प्रयोक्ताओं को भुगतान करना होगा। वर्तमान प्रयोक्ताओं पर इसका भार नहीं डाला जाएगा। अन्य पत्तनों की तुलना में घाट शुल्क बहुत अधिक है। 25 प्रतिशत की वृद्धि के साथ यह गणितीय किस्म का हो जाएगा।

(ii) एलपीजी में और वृद्धि होने की संभावना नहीं है।

(iii) उर्वरक आयात के लिए घाट शुल्क अत्यधिक है। हम वास्तव में इसे सीएचपीटी ले जा रहे हैं।

आई सी सी आई

कन्टेनरों के लिए भूमि किराया अनिश्चित नहीं हो सकता। 60 दिन के पश्चात् इनकी नीलामी अवश्य कर देनी चाहिए।

तृतीकोरन पत्तन प्रहस्तन एजेन्ट संघ

(i) कन्टेनर घाट शुल्क का भुगतान कौन करेगा? स्पष्ट करें।

(ii) वर्ल्ड ट्रेड एवेन्यू में कार्यालय परिसर के लिए किराया सेवा श्रेणी के लिए वसूल किया जाएगा, वाणिज्यिक रूप में नहीं।

(iii) प्रवेश प्रभार में 50 प्रतिशत की वृद्धि तर्कसंगत नहीं है। यह केवल एक नियन्त्रण उपाय है। किसी भी प्रकार की वृद्धि करना आवश्यक नहीं है।

(iv) विनिमय दर घटबढ़ वास्तव में 3.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष है और यह 1 प्रतिशत नहीं है।

लारी मालिक संघ

लारी व्यापार विकट स्थिति में है। हम "सेवा प्रदान" करते हैं। हम 2 प्रतिशत की वृद्धि का भार सहन नहीं कर सकते। हमारी रक्षा की जाए।

टीसीसीआई

25 प्रतिशत की वृद्धि अत्यधिक है। यह हमारे आयात और निर्यात की प्रतिस्पर्धा को प्रभावित करेगी।

तृतीकोरन लघु लक्षण विनिर्माता

हमें पूर्णतया छूट दी जाए अथवा केवल नाममात्र वृद्धि की जाए।

सीमाशुल्क गृह एजेन्ट संघ

(i) पोतान्तरण केवल समुद्र द्वारा ही नहीं बल्कि रेल और सड़क द्वारा भी होता है।

(ii) 25 प्रतिशत वृद्धि अधिक है। यदि यह चक्र 2-वर्षीय किया जाता है, तब वृद्धि काफी कम की जानी चाहिए।

(iii) कोलम्बो की तुलना में विभिन्न प्रशुल्कों के मामले में टीपीटी 200 प्रतिशत, 300 प्रतिशत, 500 प्रतिशत, अधिक महंगा है।

(iv) प्रशुल्क में कमी की जाए। अधिक यातायात आकर्षित किया जाए। राजस्व बढ़ाया जाए। इससे टीपीटी को अधिक लाभ होगा।

7. इसके प्रत्युत्तर में टीपीटी ने निम्नलिखित टिप्पणियां की हैं :—

(i) निकर्षण ही एकमात्र पूंजीगत निवेश नहीं है, बल्कि अन्य भी है।

(ii) टीपीटी दिए गए सुझाव के अनुसार विनिमय दर घटबढ़ परिकलनों को स्वीकार करने के लिए तैयार है।

(iii) जहां तक डेक कार्गो के प्रशुल्क का पूर्णांकन करने का संबंध है, टीपीटी टीएमपी का निर्णय स्वीकार करने के लिए तैयार है।

(iv) बीमा सुरक्षा—पत्तन 5 लाख रुपए की वार्षिक क्षति का भुगतान करने के लिए तैयार नहीं है। वार्षिक प्रीमियम 50 लाख रुपए तक हो सकता है। इस संबंध में प्रयोक्ताओं को निर्णय करना है।

(v) एसपीआईसी कार्गो के यातायात की वृद्धि केवल 2 प्रतिशत है। अन्य कार्गो में वृद्धि 25—28 प्रतिशत हो रही है। फिर भी, टीपीटी स्लैब प्रणाली द्वारा —अधिक छूट दे सकता है।

(vi) टीपीटी आयकर की पद्धति पर विलंब भुगतान के लिए 24 प्रतिशत के दंडात्मक ब्याज का भुगतान करने के लिए तैयार है। लेकिन, प्रयोक्ताओं को सारी सूचना/दस्तावेज एक समय सीमा के भीतर प्रस्तुत करने होंगे। अन्यथा, वे ब्याज के हकदार नहीं होंगे।

(vii) टीपीटी ने प्रवेश निषेध वाले कार्गो पर घाट शुल्क वसूल नहीं करने का निर्णय किया है, बशर्ते कि वे प्रचालन क्षेत्र को 24 घंटे के भीतर खाली कर दें।

(viii) "पोतान्तरण" केवल घाटशुल्क पर भारित किया जाएगा—पोत प्रति पोत घाटशुल्क केवल 50 प्रतिशत होगा।

(ix) भरे हुए और खाली कन्टेनरों के लिए भूमि किराया समान दर पर होगा।

- (x) जब पोत प्रस्थान के लिए तैयार होगा, बर्थ किराया बंद हो जाएगा—टीपीटी प्रयोक्ताओं के साथ आगे विचार-विमर्श करेगा और कोई सहमत समझौता करने के लिए प्रयास करेगा।
- (xi) विनिमय दर—इस संबंध में टीएएमपी को निर्णय करना है। टीपीटी सीमाशुल्क दर भी स्वीकार करेगा।
- (xii) टीपीटी "उथला बर्थ" के लिए दर देगा, जिसे प्रस्ताव में शामिल किया जाएगा।
- (xiii) क्षति संबंधी लागत चाहे छोटी हो या बड़ी, लेकिन टीपीटी इसे समाहित नहीं कर सकता।
- (xiv) निःशुल्क दिवसों में केवल रविवार और तीन अधिसूचित अवकाश दिवस शामिल होंगे।
- (xv) परेथिती को सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों को उठाने के वास्ते कोई वसूली नहीं की जाएगी।
- (xvi) खतरनाक कार्गो की परिभाषा स्पष्ट है और टीपीटी इसे डीसीडब्ल्यू को स्पष्ट करेगा। टीपीटी अनेक अतिरिक्त सेवाएं प्रदान करता है और इसलिए अतिरिक्त वसूली करता है।
- (xvii) एसपीआईसी कार्गो के लिए टीपीटी की दरें कम हैं। टीपीटी की "समूह-ख" पत्तनों के साथ तुलना की जाए और "समूह-क" पत्तनों के साथ तुलना नहीं की जाए। टीपीटी बड़ी मात्रा में छूट देने और स्लैब दर लागू करने के लिए तैयार है।
- (xviii) पत्तन कंटेनर और कार्गो को अलग-अलग कर देगा और तब भुगतान करने संबंधी कोई गलतफहमी नहीं रहेगी।
8. संयुक्त सुनवाई के दौरान कुछ मुद्दे उभर कर आए, जिन पर टीपीटी और प्रयोक्ताओं के बीच आगे विचार-विमर्श किया जाना आवश्यक था। टीपीटी ने ऐसे विचार-विमर्शों के आधार पर कुछ अतिरिक्त प्रस्ताव देने के लिए समय लिया था।
9. इस संदर्भ में निम्नलिखित अलिखित मुद्दे उभर कर सामने आए हैं :—
- प्रवेश निषेध वाले कंटेनर यार्ड कार्गो पर घाटशुल्क**
प्रवेश निषेध वाले कार्गो पर मूल्यानुसार दर की बजाय प्रतिटन दर के आधार पर घाटशुल्क लगाने के प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर यह स्पष्ट किया गया था कि प्रवेश निषेध वाले कार्गो पर घाटशुल्क के भुगतान के प्रावधान को दरों के नए मान के साथ समाप्त कर दिया जाएगा। लेकिन, प्रयोक्ताओं को इसे कंटेनर स्टफिंग यार्ड से कंटेनर का लदान पूरा होने के एक दिन के भीतर हटा कर अपने किराए के क्षेत्र में ले जाना होगा। पत्तन प्रयोक्ताओं ने स्टफिंग यार्ड से बंद कार्गो को हटाने के लिए दो दिन का निःशुल्क समय प्रदान करने की मांग की थी। पत्तन ने इसके लिए सहमति दे दी थी।
 - पोतान्तरण कार्गो पर घाटशुल्क**
पत्तन प्रयोक्ताओं ने खाली कंटेनरों की पोतान्तरण स्थिति का विस्तार करने की मांग की थी।
पत्तन ने उन्हें स्पष्ट कर दिया था कि सीमाशुल्क सीमाबद्ध क्षेत्र के भीतर स्थान की कमी और विदेशी कंटेनर विनिर्माताओं द्वारा खाली कंटेनर भर देने को ध्यान में रखते हुए उनके अनुरोध को स्वीकार नहीं किया गया था।
 - खाली और लदे हुए कंटेनर के लिए अलग-अलग भूमि किराया**
वर्तमान दरों के मान के अनुसार भूमि किराया कंटेनरों के आकार के अनुसार लगाया जाता है। प्रयोक्ताओं ने खाली और लदे हुए कंटेनर के लिए अलग-अलग भंडारण प्रभार लगाने का अनुरोध किया था। इस पर टीपीटी सहमत नहीं था, क्योंकि एक जैसा किराया वसूल करने के पीछे यह तर्क है कि किराया कंटेनर द्वारा घेरे गए क्षेत्र के आधार पर वसूल किया जाता है।
 - डेक कार्गो पर घाटशुल्क**
प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर सभी पोतों पर डेक कार्गो की पत्तन देयताएं लागू करने के प्रावधान को समाप्त करने की सहमति हुई थी।
 - दर का पूर्णांकन**
यह सहमति हुई थी कि प्रत्येक ब्रिबल के कुल जोड़ को निकटतम रुपया में पूर्णांकित किया जाए।
 - निकर्षण लेवी**
केपिटल रॉक ड्रेजिंग के व्यय पर इस प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया है। 27 फुट से अधिक कर्षक वाले पोतों पर लेवी लगाने के प्रयोक्ताओं के अनुरोध की निकर्षण लेवी को अंतिम रूप देने के समय पोतवणिकों और पोत एजेंटों के साथ विचार-विमर्श करके जांच की जाएगी।

(vii) **दंडात्मक ब्याज**

पत्तन प्रभारों के विलंबित भुगतान के लिए 24 प्रतिशत प्रतिवर्ष दंडात्मक ब्याज वसूल किया जाएगा। पत्तन सेवा के पूरा होने की तारीख से 20 दिन तक या प्रयोक्ताओं द्वारा दस्तावेज प्रस्तुत करने पर वापसी अदायगी करेगा। निर्धारित समय तक किसी कारण से जिसके लिए प्रयोक्ता जिम्मेदार नहीं है, पत्तन के वापसी अदायगी करने में असफल रहने पर निर्धारित वापसी अदायगी तारीख तक कार्य पूरा होने की तारीख से वापसी अदायगी की राशि पर प्रयोक्ताओं को उसी दर पर ब्याज दिया जाएगा।

(viii) **पत्तन संपत्तियों का बीमा**

पत्तन संपत्तियों के बीमा की अवधारणा को आस्थगित रखा जाए और टीएएमपी इस मुद्दे पर वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारियों के सम्मेलन में विचार-विमर्श कर सकता है और केवल तूतीकोरन के बजाय सभी महापत्तनों के लिए नीतिगत निर्णय ले सकता है।

(ix) **उथला जल बर्थ के बर्थ किराया प्रभार की दर**

बर्थ संख्या 5 और 6 पर लागू बर्थ किराया प्रभार उथला जल बर्थ पर लागू होंगे। तदनुसार, इस संबंध में बहुत पहले ही निर्णय लिया जा चुका है।

(x) **आयात कंटेनर के लिए निःशुल्क समय में वृद्धि**

निःशुल्क समय को 5 दिन से बढ़ाकर 7 दिन करने के प्रयोक्ताओं के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया गया था।

(xi) **कंटेनरों को हटाने के प्रभार**

कंटेनर यार्ड के अन्दर से कंटेनर हटाने के लिए एक रियायती दर निर्धारित करने के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया गया था।

(xii) **पूरे लदे हुए एलसीएल निर्यात कंटेनर के लिए घाट शुल्क**

एलसीएल निर्यात कंटेनरों में लदान करने के लिए अपने आंतरिक प्रबंध करने के वास्ते प्रयोक्ताओं से संयुक्त आवेदन करने और घाटशुल्क के लिए एकल पार्टी द्वारा आवेदन करने का अनुरोध किया गया था।

(xiii) **निःशुल्क समय का परिकलन**

निःशुल्क समय का परिकलन करने के लिए रविवारों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों तथा पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों को शामिल न करने का निर्णय लिया गया था।

(xiv) **खतरनाक कार्गो पर दुगुना घाटशुल्क**

खतरनाक कार्गो के लिए एक अलग क्षेत्र निर्धारित करने की मांग स्वीकार कर ली गई थी। यह भी स्पष्ट किया गया था कि आईएमडीजी कोड के अनुसार पत्तन के उपसंरक्षक ने सुरक्षा अधिकारी के रूप में आईएमडीजी कोड के अनुसार कार्गो को वर्गीकरण किया था।

(xv) **आईसीडी कंटेनर के लिए रियायती प्रहस्तन प्रभार**

प्रयोक्ताओं को यह सूचित कर दिया गया था कि आईसीडी कंटेनरों को दी गई रियायत भीतर भरे गए कंटेनरों और/अथवा निजी सीएफएस भरे हुए कंटेनरों को नहीं दी जाएगी, क्योंकि आईसीडी कंटेनरों को दी गई रियायत का उद्देश्य रेल द्वारा कंटेनर की दुलाई को प्रोत्साहित करना है।

(xvi) **प्रवेश शुल्क में वृद्धि**

प्रवेश शुल्क की वृद्धि को न बढ़ाने के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया गया था।

(xvii) **बर्थ किराया प्रभार लागू करने की समय सीमा**

यह निर्णय किया गया था कि चूंकि पत्तन को किसी पोत का प्रस्थान कराने में न्यूनतम 4 घंटे लगते हैं, पोत के मास्टर द्वारा तैयारी का संकेत देने के समय से 4 घंटे के लिए बर्थ किराया प्रभार लगाए जाएंगे। यदि पत्तन 4 घंटे के समय के भीतर पोत का प्रस्थान कराने में असफल रहता है, तब 4 घंटे से आगे की अवधि के लिए कोई और बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा। यदि यह पाया गया कि पोत ने तैयार हुए बिना तैयारी संकेत दे दिया है, तब एक दिन का बर्थ किराया के बराबर जुर्माना लगाया जाएगा और पायलट के स्थान ग्रहण करने से पहले पोत जुर्माने का भुगतान करेगा।

(xviii) **उपस्कर जमा राशि के उपयोग के लिए समय बढ़ाना**

यह सहमति हुई थी कि इसे 3 दिन से बढ़ाकर 7 दिन कर दिया जाए।

(xix) कंटेनर के आगमन के 60 दिन के पश्चात भूमि किराया बंद करना

यह सहमति हुई थी कि 60 दिन के पश्चात भूमि किराया लगाना बंद कर दिया जाए, बशर्ते कि पार्टी कंटेनर के किराए के भुगतान में दोषी नहीं थी।

(xx) कंटेनर घाट शुल्क और कार्गो घाट शुल्क का विभाजन

कंटेनर और कार्गो के लिए अलग-अलग घाट शुल्क लगाने के प्रयोक्ताओं के अनुरोध को स्वीकार कर लिया गया था।

(xxi) मासिक संयुक्त विनिमय दर

यह मुद्दा सभी महापतनों के लिए एक साझा निर्णय लेने के लिए प्रशुल्क प्राधिकरण पर छोड़ दिया गया है।

10.1 कार्यकुशलता में सुधार और उत्पादकता में वृद्धि पर बल देने के संदर्भ में प्रयोक्ताओं को भी शर्तें शामिल करने के संदर्भ में विशेष सुझाव भेजने के लिए समय दिया गया था।

10.2 इस प्रसंग में मैसर्स स्ट्रलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लिमिटेड ने भारी वस्तुओं के आयात (उनके मामले में फास्फोरिक एसिड के उत्पादन के लिए रॉक फास्फेट) के लिए सभी पत्तन प्रभारों (घाटशुल्क प्रभारों सहित) पर "छूट" प्रदान करने के लिए सुझाव दिया है।

11. उपलब्ध रिकार्डों, इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता और समग्र रूप से ध्यान देने के आधार पर इस मामले से संबंधित विश्लेषण किए गए मुद्दों का भीचे उल्लेख किया गया है:—

(i) यह पहला व्यापक प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। यह प्रस्ताव सुविचारित तरीके से तैयार किया गया है। टीपीटी ने सभी संबंधित ब्योरों का संकलन करने और उन्हें मार्गक तरीके से प्रस्तुत करने का एक बहुत अच्छा प्रारंभिक कार्य किया है। एक विस्तृत और सुस्पष्ट तरीके से ऐसा ब्योरिवार प्रस्ताव तैयार करने के लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं।

(ii) (क) अन्य उल्लेखनीय प्रयास प्रयोक्ताओं (गैर-न्यासी प्रयोक्ताओं सहित) के साथ विचार-विमर्श से संबंधित है। यह निश्चित ही सही दिशा में उठाया गया स्वागत योग्य कदम है। यदि यह पद्धति लागू और विस्तारित की जाती है, अन्ततः इससे न केवल पत्तन न्यास की इसके प्रयोक्ताओं के साथ साख्र बनेगी बल्कि प्रशुल्क निर्धारण के मामले में काफी पारदर्शिता भी आरंभ होगी।

(ख) दिलचस्प बात यह है कि पारस्परिक प्रक्रिया प्रस्तुतीकरण—पूर्व की अवधि तक के लिए सीमित नहीं रही है। अपना साकारात्मक दृष्टिकोण रखते हुए टीपीटी संयुक्त सुनवाई में चर्चाओं के दौरान उठे कुछ मुद्दों के संबंध में भी प्रयोक्ताओं के साथ आगे विचार-विमर्श करने के लिए सहमत था। यह उल्लेखनीय है कि इस विचार-विमर्श में पुनः टीपीटी और इसके प्रयोक्ता अनेक मुद्दों को सौहार्दपूर्ण तरीके से निपटा सकते थे। परिणामतः इस आदेश में अनेक मदों को "सहमत मुद्दे" के रूप में शामिल किया गया है। इसका आशय यह होगा कि प्राधिकरण द्वारा निर्णयों को "थोपा जाना" न्यूनतम होगा, जैसाकि उल्लेख किया गया है कि मदों के संबंध में प्राधिकरण सहमत स्थितियों का केवल समर्थन करेगा। दूसरे शब्दों में, ऐसे मामलों में "विनियमन" बाजार शक्तियों द्वारा अत्यन्त प्रतिस्पर्धात्मक स्थिति में किए गए अनुसार होगा। प्राधिकरण के दृष्टिकोण से भी दीर्घावधि परिदृश्य में यह एक अच्छा शकुन होगा।

(iii) टीपीटी इसके प्रस्ताव के संबंध में "संबेदनशील विश्लेषण" प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद का पात्र है। ऐसा निहितार्थों को बेहतर तरीके से समझने के लिए न्यासी बोर्ड के लाभ के लिए किया गया था। इस विश्लेषण में संशोधन के विभिन्न स्तरों पर प्रस्तावों के प्रभावों के अनुमानों को शामिल किया गया है।

(iv) इस मामले में दूसरी उल्लेखनीय विशेषता यह है कि टीपीटी ने प्राधिकरण के साथ आरंभिक विचार-विमर्श किया है ताकि वे टिप्पणियों के लिए प्रयोक्ताओं को परिचालित करने से पहले प्रस्ताव में आवश्यक संशोधन/सुधार शामिल कर सकें। इस प्रकार की परामर्शी प्रक्रिया पत्तन न्यास और नियंत्रक के बीच बेहतर समझबूझ की संकेतक है और अनुवर्ती जांच-पड़ताल में मतभेद की संभावना को भी न्यूनतम करती है।

(v) एक पूर्ववर्ती अवसर पर, प्राधिकरण ने यह इच्छा व्यक्त की थी कि प्रशुल्क संशोधन अवसरों का पत्तन न्यासों द्वारा परिवर्तनों को अपनाने के लिए उपयोग किया जाएगा, जिनका यह प्रचार करता रहा है। इस मामले में हमें ऐसा कुछ नहीं करना पड़ा। टीपीटी ने स्वयं पुष्टि की है कि उसने "तटीय" और "विदेश जाने वाले" पोतों की परिभाषा संबंधी टीएएमपी के आदेश को अपना लिया है। जैसा कि इस आदेश में बाद में उल्लेख किया जाएगा कि टीपीटी ने प्राधिकरण द्वारा प्रचारित किए गए कुछ अन्य मुद्दों को भी अपना लिया है।

(vi) विडंबना यह है कि एक ऐसी मद है जिसके संदर्भ में इस मामले में हमें टीपीटी से हमारे द्वारा पूर्व प्रचारित एक मुद्दे को न अपनाने का अनुरोध करना पड़ा है। यह मूल्यह्रास के परिकलन के लिए "प्रतिस्थापन लागत आधार" को अपनाने से संबंधित है। चेन्नई कार्यशाला (फरवरी, 98) में एक दिशा निर्देश अपनाया गया था कि मूल्यह्रास के निर्धारण के मामले में हमें परंपरागत "सीधी विचारधारा" के दृष्टिकोण (ऐतिहासिक लागत पर आधारित) से हटकर "प्रतिस्थापन लागत आधार" को अपनाना चाहिए। उक्त

दिशानिर्देश पर कार्रवाई करते हुए टीपीटी ने तदनुसार मूल्यांकन का परिकलन कर लिया था। परंतु, हमें उन्हें ऐसा करने से रोकने के लिए मनाना पड़ा था, क्योंकि इस परिवर्तन को अपनाने के लिए कोई स्वीकार्य मॉडल विकसित करना अभी हमारे लिए संभव नहीं था। सभी पतन न्यासों के वित्तीय सलाहकारों के साथ पिछली सलाहकार बैठक में यह निर्णय किया गया था कि जब तक सभी निहितार्थों का स्पष्ट विश्लेषण नहीं कर लिया जाता और एक स्वीकार्य विकल्प स्थापित नहीं कर लिया जाता, तब तक हमें जल्दी में "प्रतिस्थापन लागत" आधार को नहीं अपनाना चाहिए। टीपीटी ने उक्त विषय पर हमारे (परिवर्तित) परामर्श को स्वीकार कर लिया है और अपने परिकलनों को तदनुसार संशोधित कर लिया है।

(vii) अपना प्रस्ताव तैयार करने के (आधार के) संबंध में टीपीटी ने तीन स्पष्टीकरण दिए हैं:—

(क) हाल ही में किए गए निकर्षण प्रचालन की लागत को पूंजीगत व्यय के अन्तर्गत शामिल नहीं किया गया। इस मद को शामिल करने से अपेक्षित पर्याप्त वृद्धि (प्रशुल्क) हो जाती। टीपीटी ने इस पर बाद में अलग से कार्रवाई करने का प्रस्ताव किया है। अभी तक यह स्पष्ट नहीं है कि यह प्रशुल्क संशोधन के लिए पूरक प्रस्ताव के रूप में होगा अथवा "निकर्षण लेवी" के रूप में होगा। जो भी हो, वास्तविकता यह है कि इसे वर्तमान प्रस्ताव में भी शामिल नहीं किया गया है।

उल्लिखित पूंजीगत व्यय बहुत ही अधिक (368 करोड़ रुपए) दिखाई देता है। इसलिए, टीपीटी से ब्यौरा प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था। उनके प्रत्युत्तर में यह संख्या 368 करोड़ रुपए से कम करके 166 करोड़ रुपए दर्शायी गई है, अर्थात् 202 करोड़ रुपए कम है। स्पष्टतः ऐसा तब हुआ है जब टीपीटी ने निकर्षण लागत को शामिल नहीं करने के मुद्दे पर निर्णय लिया था।

हमें विश्वास नहीं है कि क्या 166 करोड़ रुपए की संख्या को वास्तविक माना जा सकता है। हमारे प्रश्न के उत्तर में टीपीटी ने निस्संदेह शामिल कार्यों की विस्तृत सूची प्रदान की है। लेकिन उसे "योजना" (अथवा बजट) को दर्शाने वाला कहा जा सकता है और वास्तविक कार्यान्वयन नहीं कहा जा सकता। उदाहरणार्थ 1998-99 के लिए 50 करोड़ रुपए के पूर्वानुमान की तुलना में यह वास्तव में केवल 45 करोड़ रुपए था। इस पृष्ठभूमि में हमें विश्वास नहीं है कि क्या 1999-2000 के दौरान 59 करोड़ रुपये की राशि "नियोजित पूंजी" में शामिल की जाएगी।

(ख) हाल ही में किए जाने वाले मंजूरी संशोधन के प्रभावों को शामिल नहीं किया गया है। यह स्पष्ट किया गया है कि ऐसा होने पर टीपीटी दूसरे संशोधनों का प्रस्ताव करेगा, यदि यह भार बहुत अधिक पाया जाता है।

यहां यह जानना आवश्यक होगा कि भविष्य में पड़ने वाले भार को प्रशुल्क में उपयुक्त रूप में शामिल किया जा सकता है। "बकाया राशि" का भुगतान "प्रारक्षित राशि" से करना होगा अन्यथा एक अनुचित भार हमेशा के लिए प्रशुल्क में शामिल हो जाएगा।

इस पहलू को ध्यान में रखते हुए पतन न्यासों के लिए पहले ही मंजूरी संशोधन करना बेहतर होगा और बकाया से संबंधित वचनबद्धताओं को पूरा करने के लिए प्रारक्षित निधि बनाने के वास्ते तर्कसंगत प्रशुल्क वृद्धि की व्यवस्था कर सकते हैं। पूर्ववर्ती अवसरों पर हमने कुछ अन्य मामलों में यह टिप्पणी की थी।

(ग) इस अवधि के दौरान टीपीटी के संबंध में एक बड़ी घटना एक नया कंटेनर टर्मिनल विकसित करने के लिए पीएसए एसआईसीएल का प्रवेश रही है। यह टर्मिनल चालू करने के लिए तैयार है। प्रचालन कार्य हमारे द्वारा उनके प्रशुल्क प्रस्ताव का अनुमोदन करते ही आरंभ हो जाएंगे।

इस पृष्ठभूमि में टीपीटी ने पुष्टि की है कि उसके यातायात और राजस्व पूर्वानुमान पूरी तरह नए कंटेनर टर्मिनल के उद्भव के प्रभावों के अनुसार तैयार किए गए हैं।

टीपीटी के इस आश्वासन के होते हुए भी यह उल्लेखनीय है कि टीपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन से संबंधित "राजस्व हानियों" का अत्यधिक ऊंचे स्तर पर पूर्वानुमान लगाया है। दिलचस्प बात यह है कि अपनी सभी आधुनिक उच्च प्रौद्योगिकी सुविधाओं के साथ पीएसए एसआईसीएल ने 6.08 करोड़ रुपए (1999-2000 के लिए) के आय स्तर पर पूर्वानुमान लगाया है, जबकि टीपीटी ने 7.59 करोड़ रुपए की "राजस्व हानि" का अनुमान प्रस्तुत किया है। स्पष्टतः यहां पर आय स्तर की ऊंची दर निर्धारित की गई है। परिणामस्वरूप हमें इस अनुमान को संतुलित करना पड़ा।

(viii) दो ऐसी मदें हैं जिनके संबंध में हमें अपने पूर्ववर्ती मानकों को बदलना पड़ा है:—

(क) यह प्राधिकरण की उल्लिखित स्थिति रही है कि "स्फीतिकारी संघटक" की गणना करने के लिए पिछले पांच वर्ष की अधिसूचित स्फीतिकारी दरों के सामान्य औसत को अपनाया जाए। इस आधार पर यह लगभग 6 प्रतिशत बैठता है। टीपीटी के साथ विचार-विमर्श के आधार पर हम अनुभव करते हैं कि यह अपर्याप्त होगा। डोजल और बिजली के मूल्यों में तीव्र वृद्धि तथा मंजूरी में अधिक वृद्धि के कारण इन आंकड़ों पर पुनर्विचार करना आवश्यक हो सकता है। हमारे विचार में 10 प्रतिशत के स्फीतिकारी संघटक की टीपीटी की मांग तर्कसंगत है। तदनुसार, यह मांग मान ली गई है।

(ख) हम आरंभ से ही 18 प्रतिशत (12+3+3) की "पूंजी पर" आय अपनाते रहे हैं। हाल ही में भूतल परिवहन मंत्रालय ने सूचित किया है कि पत्तनों को दिये जाने वाले अपने ऋणों पर वे 14 प्रतिशत व्याज वसूल कर रहे हैं। इसे देखते हुए 18 प्रतिशत (12+3+3) के आंकड़े को 20 प्रतिशत (14+3+3) में परिवर्तित करना पड़ सकता है।

टीपीटी ने अपने ऋणों पर 14.5 प्रतिशत ब्याज वसूल किया है। सरकार द्वारा दी गई सूचना को ध्यान में रखते हुए हम केवल 14.00 प्रतिशत और (14.50 प्रतिशत नहीं) के आंकड़े को स्वीकार कर सकते हैं। हम इस तथ्य की ओर ध्यान आकर्षित करने के लिए मजबूर हैं कि सरकारी ब्याज दर आश्चर्यजनक रूप से बढ़ गई है, जबकि यह सूचित किया गया है कि बाजार में ब्याज की दर नीचे जा रही है।

(ix) हमारी प्रारंभिक जांच से उभरे दो मुद्दों पर ध्यान देना आवश्यक है :—

(क) टीपीटी ने विनिमय दर घटबढ़ की समस्याओं पर ध्यान नहीं दिया है। यह पोट—संबद्ध प्रभावों के लिए तर्कसंगत है, जिन्हें डालर में मूल्यवर्गित किया जाता है। यदि इन्हें हिसाब में लिया जाए तो टीपीटी द्वारा सूचित "राजस्व गिरावट" में कमी आएगी।

टीपीटी ने इस विचार को स्वीकार किया है और हमारे परामर्श के अनुसार उपयुक्त समायोजन किए हैं। हमने विनिमय दर घटबढ़ों के प्रभाव का मूल्यांकन वर्ष 1999—2000, 2000—01 और 2001—02 के लिए क्रमशः 1 प्रतिशत, 2 प्रतिशत और 3 प्रतिशत किया है।

(ख) लागत—आधार के अनुसार आंकड़े निकालना लाभदायक होगा। इस प्रकार के प्रस्तुतिकरण से पारस्परिक-आर्थिक सहायता की आवश्यकता को कम करने में सहायता मिलेगी।

इस पहलू के संबंध में टीपीटी के प्रस्ताव की जांच करने पर पता चलता है कि "घाटे के आधार" "उपस्कर" और "आवासीय क्वार्टरों" से ज्यादा संबंधित हैं।

जब हम यह अनुभव करते हैं कि पारस्परिक—आर्थिक सहायता को एक ही बार में समाप्त करना संभव नहीं है, तब यह भी आवश्यक होगा कि कहीं न कहीं से शुरुआत की जाए। प्राधिकरण की यह उल्लिखित स्थिति रही है कि पारस्परिक—आर्थिक सहायता के सिद्धांत को हमेशा के लिए बनाया रखा नहीं जा सकता।

(x) कुछ अन्य उल्लेखनीय मुद्दे निम्नलिखित हैं :—

(क) टीपीटी प्रशुल्कों के लिए 3—वर्षीय वैधता चक्र निर्धारित करने संबंधी सरकारी दिशानिर्देश की चर्चा करता रहा है। प्राधिकरण की यह उल्लिखित स्थिति रही है कि यह चक्र 2 वर्ष का निर्धारित किया जाए और क्रमिक रूप में एक वर्ष तक नीचे लाया जाए।

आदर्शतः प्रशुल्कों की वार्षिक समीक्षा/संशोधन करना अधिक तार्किक होगा। चेन्नई कार्यशाला (फरवरी, 98) में तदनुसार एक दिशानिर्देश विकसित किया था। चूंकि, प्राधिकरण इतना अधिक कार्य संभालने के लिए अभी तक व्यवसायिक तौर पर सक्षम नहीं हुआ है, इसलिए फिलहाल 2—वर्षीय चक्र बनाए रखने का निर्णय किया गया था। टीपीटी द्वारा व्यक्त विचारों और 3—5 वर्षीय चक्र के लिए प्रयोक्ताओं की भारी मांग को ध्यान में रखते हुए हम इस मामले में थोड़ा हटकर 3—वर्षीय वैधता चक्र निर्धारित करते हैं।

तर्कसंगत कारणों को देखते हुए, यदि इस अनुसूची से पहले ही प्रशुल्कों की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता पड़ती है, तब प्राधिकरण ऐसे अनुरोध पर विचार करना चाहेगा।

(ख) टीपीटी ने आरंभ में बिल में प्रत्येक मद का निकटतम रूप में पूर्णांकन करने का प्रस्ताव किया था। उन्होंने हमारा परामर्श स्वीकार करने के लिए इस मुद्दे पर प्रयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया था कि बिल में केवल कुल राशि का पूर्णांकन करना आवश्यक होगा।

(ग) टीपीटी ने बाक्स दर अपनाते हुए कंटेनरों से संबंधित प्रशुल्कों के संबंध में "मद वर्गीकरण" को बिल्कुल समाप्त करने का प्रस्ताव किया है। परंतु कुछ विचार के पश्चात उन्होंने निर्णय किया है कि कम से कम एलसीएल कंटेनरों के संबंध में "मद वर्गीकरण" की वर्तमान प्रणाली जारी रहनी चाहिए। यह तर्कसंगत है, क्योंकि विभिन्न कार्गो स्वामियों के बीच ऐसे मामलों में बाक्स दर को विभाजित करना कठिन होगा।

(घ) हमने टीपीटी को "कार्यक्षमता-संबद्ध प्रशुल्क" अपनाने के लिए पहले परामर्श दिया था, जिसे हमने मार्मोगोव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में लागू किया था। अनुवर्ती चर्चाओं में हमने स्वयं इस परामर्श पर जोर नहीं दिया है। हम महसूस करते हैं कि एमओपीटी मॉडल, जो कि बिलिमोरिया रिपोर्ट के संदर्भ में इस समय जांचाधीन है, को व्यापक तौर पर सिफारिश किए जाने से पहले परिष्कृत किए जाने की आवश्यकता होगी।

(xi) टीपीटी के प्रस्ताव में अनेक नए दिलचस्प विचलन/घटनाएं शामिल की गई हैं। वे निम्नलिखित हैं :—

(क) बर्थ किराया प्रभार की इकाई को 24 घंटे से घटाकर 8 घंटे करने का प्रस्ताव है। यह इस मुद्दे पर हमारे दिशानिर्देश के अनुरूप है। और, यह एमबीपीटी जैसे कुछ अन्य महापत्तनों द्वारा की गई वैसी ही पहलों के अनुसार है। प्रसंगवश, यह परिवर्तन चेन्नई पत्तन न्यास और पारादीप पत्तन न्यास में भी लागू किया जा रहा है, जिनके प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों को हाल ही में अंतिम रूप दिया गया है।

यहां एक दिलचस्प उल्लेखनीय मुद्दा यह है कि टी पी टी में यह परिवर्तन पत्तन और इसके प्रयोक्ताओं द्वारा संयुक्त रूप से प्रस्तावित किया गया है।

(ख) एक समय सीमा होगी, जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा। चेन्नई कार्यशाला (फरवरी, 98) में इस मुद्दे पर विकसित दिशानिर्देश इस प्रकार लागू था कि जैसे ही कोई पोत प्रस्थान के लिए तैयारी की सूचना देता है, बर्थ किराया समाप्त हो जाएगा।

इस सिद्धान्त को अपनाने के लिए अपनी उत्सुकता व्यक्त करते हुए टी पी टी ने सीमा बिंदु शीघ्र निर्धारित करने में आने वाली कुछ प्रचलानात्मक बाधाओं का उल्लेख किया है। अपने प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श और उनकी सहमति पर टी पी टी ने प्रस्ताव किया है कि बर्थ किराया पोत का प्रस्थान के लिए तैयारी का संकेत होने के समय के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा।

यह भी सहमति हुई है कि गलत सिग्नल के लिए दंड के रूप में एक दिन का बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।

(ग) टी पी टी ने विलंबित भुगतानों पर 26 प्रतिशत के दंडात्मक ब्याज का प्रस्ताव किया है। उन्होंने हमारे इस परामर्श को मान लिया है कि पत्तन द्वारा विलंब से की जाने वाली वापसी अदायगी पर तदनुसूची दंडात्मक ब्याज लगेगा। उन्होंने इस सुझाव को भी स्वीकार कर लिया है कि दंडात्मक ब्याज 24 प्रतिशत की दर पर हो सकता है, जिस दर को विलंबित आयकर भुगतानों के लिए राजस्व विभाग द्वारा अपनाया गया है।

इस संबंध में, टीपीटी ने प्रस्तुत किए जाने के लिए अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रयोक्ता द्वारा उपलब्ध कराए जाने के समय से विलंब की गणना करने से संबंधित एक शर्त निर्धारित की है।

(घ) संयुक्त सुनवाई में चर्चाओं के दौरान अनेक प्रयोक्ताओं ने बंद कार्गो पर घाट शुल्क के विरुद्ध अभ्यावेदन किए हैं। प्रयोक्ताओं के साथ अपनी अनुवर्ती विचार-विमर्श बैठक में टीपीटी ने इस मांग को स्वीकार कर लिया है। दूसरे शब्दों में, इसे अब एक सहमत व्यवस्था के रूप में शामिल किया जा रहा है।

(ङ) संयुक्त सुनवाई में चर्चाओं के दौरान अनेक प्रयोक्ताओं ने "डेक कार्गो" पर अतिरिक्त पत्तन देयताएं लागू करने पर आपत्ति की थी। तर्क यह था कि पत्तन देयता जीआरटी के संदर्भ में लगाई जाती है, जीआरटी में डेक कार्गो शामिल होता है और अतिरिक्त लेवी लगाने से दुगुना भार बढ़ जाएगा। पुनः अपने प्रयोक्ताओं के साथ अनुवर्ती विचार-विमर्श में टीपीटी ने इस मुद्दे को स्वीकार कर लिया है। दूसरे शब्दों में, "डेक कार्गो" पर कोई और अतिरिक्त लेवी नहीं लगाई जाएगी।

- (xii) एसपीआईसी द्वारा उत्पादित यातायात के संबंध में एक विशेष उल्लेख किया जाना आवश्यक है। ऐसा इस कारण है कि "सामान्य दर" से हटकर एक परिवर्तन करने की मांग की गई है, जबकि दरों के मान में एसपीआईसी के लिए विशेष दर का कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

विशेष रूप से विचार करना केवल तभी संभव है, यदि एसपीआईसी की दर विशिष्ट हो। अन्यथा, उनके मामले में भी सामान्य वृद्धि लागू होनी चाहिए।

विशेष रूप से विचार करने के लिए एसपीआईसी की मांग को शामिल करने के लिए अपनाने का बेहतर मार्ग "मात्रा में छूट" की व्यवस्था करना होगा। इस मामले में इस स्थिति के कारण यह और भी उचित है एसपीआईसी को यातायात के न्यूनतम स्तर की गारंटी देनी होती है। न्यूनतम गारंटीशुदा स्तर से ऊपर प्रशुल्कों के लिए मात्रा में छूट को उचित रूप में शामिल किया जा सकता है।

इस क्षेत्र में अन्य प्रमुख उद्योग अर्थात् मैसर्स स्ट्रलाइट ने भी इसी प्रकार की छूट की मांग की है। टीपीटी द्वारा ऐसे अनुरोधों पर विचार करना कठिन नहीं होना चाहिए।

इस संदर्भ में यह सूचित करना उचित होगा कि "मात्रा में छूट" की अवधारणा को तरल भारी और शुष्क भारी कार्गो, दोनों के लिए विशाखापत्तन पत्तन न्यास में अपनाया गया है। हम टीपीटी और सीएचपीटी द्वारा अपने प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों को अंतिम रूप देने समय इस सिद्धान्त को अपना लिए जाने की प्रक्रिया में है।

- (xiii) वित्तीय स्थिति की तालिकाबद्ध विवरणी से देखा जा सकता है कि टीपीटी को 1999-2002 की अवधि अर्थात् चालू वर्ष और नए प्रशुल्कों लिए अधिक सूचित किए जाने वाले द्वि-वर्षीय वैधता चक्र के दौरान राजस्व कमी का सामना करना पड़ेगा। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि विनिमय दर घटबढ़ों के निहितार्थों को इस गिरावट को कम करने के लिए हिसाब में लेना होगा। पुनः जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि "पुनर्स्थापन लागत आधार" पर परिकलित अतिरिक्त मूल्यांकन को हटाना होगा। और "पूंजी पर आय" को टीपीटी द्वारा पहले अपनाए गए 15 प्रतिशत के स्थान पर 20 प्रतिशत की दर पर परिकलित करना होगा। जब यह सब किया गया वास्तविक स्थिति निम्नलिखित बनती है:—

1999-2000

2000-01

2000-02,

15.12 प्रतिशत

21.54 प्रतिशत

25.72 प्रतिशत

(1310.58 लाख रुपए)

(1923.50 लाख रुपए)

(2589.54 लाख रुपए)

यदि हम 3 वर्ष की औसत लें तो यह लगभग 20 प्रतिशत बैठेगी। चूंकि, 1999-2000 वास्तव में समाप्त होने को है, इसलिए अगले 2 वर्ष के औसत के आधार पर चलना तर्कसंगत होगा। यह आंकड़ा 23.5 प्रतिशत बैठेगा।

इस संदर्भ में हमें इस तथ्य को भी ध्यान में रखना है कि टीपीटी ने "नियोजित पूंजी" के उदार अनुमान की सूचना दी है। (जैसा कि उपर्युक्त क्रम संख्या 11 (vii)क में उल्लेख किया गया है)।

इस संदर्भ में हमें इस तथ्य को भी ध्यान में रखना है कि टीपीटी ने कंटेनर यातायात से अधिक (घाटा) राजस्व अनुमान की सूचना दी है। जैसा कि उपर्युक्त क्रम संख्या 11(vii) (ग) में उल्लेख किया गया है।

यदि इन उदार अनुमानों के लिए उचित कटौतियां की जाती हैं तो यह गिरावट 15—20 प्रतिशत की सीमा में होगी। प्रशुल्क में 20 प्रतिशत वृद्धि की अनुमति को उदार माना जा सकता है, प्रशुल्क में 15 प्रतिशत वृद्धि की अनुमति को कुछ हद तक प्रतिबंधात्मक कहा जा सकता है और मध्यवर्ती 18 प्रतिशत वृद्धि को तर्कसंगत कहा जा सकता है।

- 12.1 परिणामतः और उपर दिए गए कारणों को देखते हुए हम टीपीटी द्वारा संशोधन के लिए प्रस्तावित प्रशुल्कों में कुल मिलाकर 18 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमोदन करते हैं। जैसाकि टीपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है, मक्का के लिए घाटशुल्क अपरिवर्तित रहेगा। यह संशोधन 3 वर्ष के लिए वैध होगा।
- 12.2 दरों के मान में संबंधित मदों की विस्तृत सूची को तदनुसार संशोधित किया गया है और इस आदेश में अनुबंध—1 के रूप में संलग्न विवरण में उल्लेख किया गया है। संशोधित परिकलनों के प्रयोजन के लिए रुपयों में आंकड़ों को निकटवर्ती रुपया में और डालरों में आंकड़ों को तीन दशमलव बिंदु तक पूर्णांकित किया गया है।
13. ऊपर दिए गए विश्लेषण और टीपीटी द्वारा सूचित 'करारों' के संदर्भ में निम्नलिखित मुद्दों को पर्याप्त संशोधनों अथवा संलग्न "शर्तों" के रूप में दरों के मान में उपयुक्त स्थान पर शामिल किया जाएगा:—
 - (i) कंटेनरों के भंडारण के लिए निःशुल्क अवधि टीपीटी यार्ड और पीएसए एसआईसीएल यार्ड, दोनों के लिए पांच दिवस की होगी। सुविधा का अनुचित लाभ उठाने से रोकने के लिए यह अवधि साथ-साथ (और लगातार नहीं) चलेगी।
 - (ii) चूंकि, कंटेनर यातायात को अन्ततः पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल को हस्तांतरित कर दिया गया है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि पीएसए एसआईसीएल के पास सीएफएस प्रचालन करने की सुविधा नहीं है। इसलिए, कंटेनरों की पसल में माल भराई/उतराई के लिए वर्तमान प्रणालियों और सुविधाओं का अनुरक्षण टीपीटी द्वारा किया जाएगा।
 - (iii) "तटीय" और "विदेश जाने वाले" पोतों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की गई परिभाषा को टीपीटी द्वारा अपनाया जाएगा और दरों के मान में उपयुक्त स्थान पर शामिल किया जाएगा।
 - (iv) (क) बर्थ किराया प्रभार के लिए इकाई को "प्रतिदिन" (अर्थात 24 घंटे) से बदलकर 8 घंटे कर दिया जाएगा।
(ख) एक ऐसी समय सीमा होगी जिससे आगे बर्थ किराया लागू नहीं होगा, बर्थ किराया प्रस्थान करने की तैयारी के पोत के संकेत के समय के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा।
(ग) गलत संकेत के लिए एक दिन बर्थ किराया प्रभार के बराबर "दंडात्मक बर्थ किराया" लगाया जाएगा।
 - (v) प्रयोक्ता विलंबित भुगतानों पर 24 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार, टीपीटी विलंबित वापसी अदायगियों पर 24 प्रतिशत की दर पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। वापसी अदायगियों में विलंब सेवा के पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिन अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, गिना जाएगा।
 - (vi) प्रवेश निषेध वाले कार्गो पर अलग से घाट शुल्क नहीं लगेगा।
 - (vii) डेक कार्गो पर कोई अतिरिक्त लेवी नहीं लगेगी।
 - (viii) टीपीटी न्यूनतम गारंटीशुदा स्तरों से अधिक कार्यनिष्पादन के लिए बड़े आपरेटरों के वास्ते प्रशुल्कों में मात्रा संबंधी छूट लागू करने के लिए शीघ्र ही उपयुक्त प्रस्ताव तैयार करेगा।
 - (ix) बिल के प्रयोजनार्थ, पूर्णांकन प्रत्येक बिल के कुल जोड़ के निकटतम रुपया में होगा।
 - (x) बर्थ संख्या 5 और संख्या 6 पर लागू बर्थ किराया प्रभार उथला जल बर्थ और फिंगर जेट्टी पर भी लागू होंगे।
 - (xi) प्रयोक्ता से न जुड़े कारणों की वजह से कंटेनरों को हटाने के लिए कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

- (xii) निःशुल्क समय के परिकलन के प्रयोजनों के लिए रविचारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के अप्रचालन दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (xiii) अवर्गीकृत कार्गो का खतरनाक के रूप में वर्गीकरण पूर्णतः आईएमडीजी कोड के अनुसार किया जाएगा।

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/99-पी]

एस. सत्यम, अध्यक्ष

अनुबन्ध - 1

भाग-I परिभाषाएं—सामान्य

1. "तटीय जलयान" का आशय ऐसे पोत/स्टीमर से है, जिसे विशेष रूप से किसी पत्तन या भारत के स्थान और अन्य पत्तन या भारत के स्थान के बीच व्यापार के लिए लगाया गया है।
2. "कोलड मूव" का आशय, ऐसे जलयान से है जिसके इंजन की "पावर" प्रयोग में न हों।
3. "दिन" का आशय है कि पूर्वाह्न 6 बजे से अगले दिन के पूर्वाह्न 6 बजे की अवधि।
4. "विदेशी जलयान" का आशय, ऐसे पोत/स्टीमर से है जो तटीय पोत/स्टीमर नहीं है।
5. "पखवाड़ा" का आशय, 1 से 15 तक और 16 से कैलेंडर महीने के अंत तक की अवधि से है।
6. "कुल पंजीकृत टन भार" का आशय, समय-समय पर यथा संशोधित भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 में परिभाषित "टन" के अर्थ से है।
7. "तूतुकुडि पत्तन की सीमा" में क्षेत्र "क" और "ख" दोनों आवृत और सम्मिलित हैं।
8. "माह" का आशय है कि 1 से कैलेंडर महीने के अंत तक की अवधि।
9. "पत्तन" का आशय, तूतुकुडि पत्तन के क्षेत्र "क" और क्षेत्र "ख" हैं। पत्तन के क्षेत्र "क" में, क्षेत्र "ख" के ऐरिया को छोड़कर, बाकी सब "ऐरिया" समाविष्ट है। क्षेत्र "ख" में भारत सरकार का राजपत्र, (असाधारण) का सा.का.नि. सं०306 (ड) के खण्ड 2 उपखण्ड 3 (1) दिनांक 31 मार्च, 1979 में अधिसूचित सीमाओं के अन्दर आने वाला ऐरिया समाविष्ट है।
10. "प्रवाही जलयानों" का आशय ऐसे जलयानों से है, जो पूर्ण रूप से पवन शक्ति की सहायता से नोदन किए जाते हैं, साथ में यांत्रिक नोदन के साथ सज्जित जलयान भी हैं।
11. "समुद्रगामी भाप जलयानों" से यह आशय है कि प्रवाही जलयानों को छोड़कर, समुद्रगामी जलयान हैं।
12. "शिफ्ट" से यह आशय है कि पत्तन कर्मचारियों के लिए लागू 8 घंटा की शिफ्ट।
13. "ट्रिप" से यह आशय है कि एक दिशा में एक स्थान से दूसरे स्थान तक संचालन, अर्थात् क्षेत्र "ख" में तट से लंगरगाह तक की सेवा को एक ट्रिप और लंगरगाह से तट तक और एक ट्रिप के रूप में। पोत से पोत की सेवा को भी एक ट्रिप समझा जाएगा। अन्य शब्दों में, एक स्थान से दूसरे स्थान तक और वापस उसी स्थान तक की गयी सेवाओं को दो ट्रिप समझा जाएगा।

भाग-II शर्तें—सामान्य

1. कोई भारतीय ध्वजधारी विदेशगामी जलयान जिसके पास सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस हो, सीमाशुल्क संपरिवर्तन आदेश के आधार पर उसे तटीय यात्रा में परिवर्तित किया जा सकता है।
2. कोई विदेशी ध्वजधारी विदेशगामी जलयान नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय यात्रा में परिवर्तित किया जा सकता है।
3. ऐसे परिवर्तन के मामलों में जलयान में तटीय माल का लदान शुरू होने के समय से, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
4. ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें जलयान द्वारा प्रचालन का निष्पादन पूरा किए जाने तक वसूल की जाएंगी और उसके तुरंत बाद निष्पादन पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें वसूल की जाएंगी।
5. आबद्ध भारतीय तटीय जलयानों, जिनके पास नौवहन महानिदेशक से प्राप्त तटीय लाइसेंस हो, के लिए तटीय दरों के लिए, मान्य किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता न होगी।

6. जलयान के आगमन के दिनांक पर, मार्किट खरीद विनियम दर पर, यू एस डालरों में अधिसूचित प्रभार उसके समतुल्य भारतीय रुपयों में वसूल किया जाना चाहिए। कंटेनर के मामले में प्रभार, आयात के मामलों में जलयान के आगमन के दिनांक पर और निर्यात के मामले में कंटेनरों के आगमन के दिनांक पर, चालू विनियम दर के आधार पर भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे।
7. शुल्क के परिकलन के उद्देश्य के लिए, भार द्वारा यूनिट 1,000 किलोग्राम का एक टन, मात्रा के बल्क लिक्विड के लिए माप द्वारा यूनिट एक क्यूबिक मीटर और क्षमता की माप द्वारा यूनिट 1,000 लीटर्स होना चाहिए।
8. कुल भार या मात्रा द्वारा माप या कोई प्रत्येक वस्तु की क्षमता को परिकलन करते वक्त, 0.5 तक के अंश मिलाकर उस अंश को 0.5 के रूप में और 0.5 के ऊपर के अंश को एक यूनिट के रूप में लेना चाहिए।
9. इस दरमान के अधीन, किसी प्रकार की विलंबित अदायगी के मामले में वर्ष के लिए 24% दर के आधार पर जुर्माना लगाया जाना चाहिए।
10. सभी प्रभारों को परिकलन करते समय, हर बिल के कुल जोड़ में, रुपये के अंश को अगले उच्च गुणांक रुपये के रूप में पूर्णांकित कर दिया जाना चाहिए।
11. जब तक वापस किए जाने वाले रुपए का मूल्य 20 या अधिक हो तब तक वापसी नहीं की जाएगी।
12. सामान्यतः बोर्ड द्वारा, प्लावीयान, उपस्कर, टूल्स और प्लान्ट्स पब्लिक के लिए किराये पर देना प्रत्याभूत नहीं है। क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स अगर उपलब्ध हों तो किराये पर दिये जाएंगे। किसी तरह के क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स उपयोग में रहते वक्त प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से, उत्पन्न होने वाली हानि या क्षति या व्यक्तियों को होने वाली चोट के लिए किसी व्यक्ति या किरायेदार को बोर्ड उत्तरदायी नहीं होगा या आपूर्ति या पूर्ति के मामले में हुई देरी के कारण या बोर्ड के क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स के प्रयोग में होने वाले नुकसान या किराये की अवधि में किसी भी समय पर क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स की विफलता के लिए बोर्ड किसी व्यक्ति या किरायेदार को उत्तरदायी नहीं है। किरायेदार को, क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स आदि को ठीक क्रम और अच्छी स्थिति में रखना चाहिए और किराये की निर्वहण अवधि के दौरान क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स को पहुँच क्षति, या नुकसान के लिए जिम्मेदार होंगे और दुर्घटना या अग्नि से और किसी अन्य कारणों से हुई क्षति को ठीक करवाना चाहिए। किरायेदार को किराये की अवधि के दौरान क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स को काम में लगाते वक्त प्रत्यक्ष रूप से या अप्रत्यक्ष रूप से किराये के अधीन रहे क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स को मिलाकर, पत्तन से संबंधित किसी व्यक्ति या संपत्ति, या माल पर उपगत विलंब शुल्क और उपस्कार आदि में हुई खराबी के लिए बोर्ड को क्षति पूर्ति करने के लिए वादा करना चाहिए। किरायेदार की जिम्मेदारी, उत्पन्न हुई क्षति या हानि या किसी व्यक्ति का घायल हो जाना आदि केवल बोर्ड के कर्मचारी के कारण ही हुई जैसे तथ्य के आधार पर प्रभावित नहीं होगी। किरायेदार को, सभी जिम्मेदारियों को पूरा करने के लिए वर्कमेन्स काम्पेन्सेशन एक्ट के अधीन बोर्ड को वादा भी करना चाहिए।
13. किराये के दौरान, क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स को हुई क्षति की मरम्मत या उपकरण या उनके कुछ भाग, जो टूट गये, लापता या विशेष रूप से क्षतिग्रस्त हो गये हों तो, आदि की लागत, इस उद्देश्य के लिए बोर्ड के द्वारा उपगत वास्तविक रूप से समान होगी जिसके साथ सामान्य अप्रत्यक्ष प्रभारों, सेन्टेज प्रभारों और लाभ के अंश, प्रतिस्थापनों की अगर आवश्यकता पड़ेगी तो, क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स के पूर्ण या अंश के लिए चालू बाजार मूल्य या अंकित मूल्य, जो भी उच्चतम हो, को भी अदा करना होगा।
14. बोर्ड, अपने विशेष अधिकार के साथ किराएदार को, किराये के संबंध में, जो पत्तन सीमा के अंदर हो, या पत्तन सीमा के बाहर हो, ऐसे फार्म में जो समय-समय पर बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है और विशेष मामले के संबंध में समय-समय पर बोर्ड के द्वारा लगायी जाने वाली शर्तों के अनुसार एक करार, प्रस्तुत करने के लिए मांग सकता है।
15. क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स, तब ही उपलब्ध कराये जाएंगे जब क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स, विभागीय प्रयोजनों के लिए आवश्यक नहीं हो और विशेष उद्देश्य को उल्लिखित करते हुए लिखित रूप में मांग कर प्राप्त किया गया हो।
16. क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स और प्लान्ट्स की सेवाओं को प्राप्त करने के लिए देने वाले मांग पत्र के साथ पहले ही अदा किये गये किराये प्रभार के बिल को भी साथ में संलग्नित करना चाहिए।
17. बर्थ किराया शुल्क, क्राफ्ट्स और उपस्कर/टूल्स प्लान्ट्स आदि के किराया प्रभार जैसी सभी सेवाओं से संबंधित बिल, उपभोक्ता/किरायादार को दिया जाएगा, जो सेवा/किराये प्रभारों के शेष अगर हों तो अदा करेगा। अगर उपभोक्ता/किराएदार शेष किराये प्रभारों को बिल प्राप्त करने के दिन से एक सप्ताह की अवधि के अंदर अदा नहीं करेगा तो संबंधित उपभोक्ता/किरायेदार को, बोर्ड की सभी सेवाएं, तब तक बंद कर दी जाएंगी, जब तक कि बकाया पूर्ण रूप से अदा नहीं किया गया है। उपभोक्ता/किरायेदार के अधीन क्राफ्ट्स/उपस्कर/टूल्स व प्लान्ट्स हो तो, बकाया राशि पूर्ण रूप से अदा किये जाने तक, पत्तन क्षेत्र में उपयोग करने या चलाने की अनुमति नहीं दी जाएगी।
18. संशोधन के समय पर प्रभार निम्न दिये गये अनुसार विनियमित किए जाएंगे:

(क) पायलटेश शुल्क और बर्थ किराया शुल्क के मामले में, संशोधित दरें अधिसूचना के दिनांक पर या उसके बाद, आने वाले

जलयानों पर प्रभावी होंगी। पत्तन शुल्क के मामले में, अधिसूचना के दिनांक से 30 दिन की अवधि पूरा होने के दिन पर या उसके बाद आने वाले जलयानों पर अधिसूचना प्रभावी होगी।

- (ख) घाट शुल्क के मामले में, संशोधित दरें, अधिसूचना के दिनांक या उसके बाद बर्थ किए गए जहाजी मातों के जलयानों के संबंध में अधिसूचना के दिनांक से प्रभावी होंगी।
- (ग) मार्गस्थ माल शुल्क के मामले में, पूर्व संशोधित दरें, प्रिवेलिंग स्लाव के अंत तक लागू होंगी। उसके बाद संशोधित दरें उसके बाद के स्लाव से प्रभावी होनी चाहिए।
- (घ) भंडारण क्षेत्र के लिए प्रभारों के मामले में, संशोधित पखवारा या माह की दरें, अधिसूचना के दिनांक से या उसके बाद में आने वाले पखवारा या माह पर लागू होंगी।
- (ङ) वाहन/उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस के संबंध में, संशोधित दरें अधिसूचना के दिनांक से या उसके बाद जारी की जाने वाली लाइसेंस पर लागू होंगी।

19. प्रभारों की "रिकवरी" के लिए संबंधित लाइसेंस या अन्य नौवहन प्रलेख में विनिर्देशितानुसार हर पाकेज के ग्रास और नेट यूनिट को लेना चाहिए, बशर्ते कि पत्तन के अधिकारियों के द्वारा टेस्ट चेक हो। इन ग्रास यूनिटों के प्रलेखों या विनिर्देशों की अनुपस्थिति में, टेस्ट चेक द्वारा वास्तव में प्राप्त यूनिटों को ग्रास के रूप में लेना चाहिए।

20. आयात पर यथा मूल्य घाट शुल्क को सी.आई.एफ. के अनुसार, निर्यात पर एफ.ओ.बी. के मूल्य के अनुसार और तटीय जहाजी माल को तटीय माल के बिल में विनिर्देशित मूल्य के अनुसार परिकलन करना चाहिए। घाट शुल्क के प्रयोजन के लिए जहाजी माल के मूल्य निर्धारण करने के लिए प्रवेश का सीमाशुल्क बिल/नौवहन बिल, तटीय जहाजी माल के बिल मुख्य प्रलेख होगा और जहां यह उपलब्ध नहीं होगा; लेडिंग/इनवाइस आदि के बिल के आधार पर मूल्य निर्धारित किया जाएगा।

21. जहां कहीं माप और भार दोनों दिए जाते हैं, यूनिट जो पत्तन न्यास के लिए अनुकूल हो, लागू होगा।

22. पत्तन सेवा के पूरा होने की तारीख से 20 दिन में अथवा जहां बिल तैयार करने के लिए प्रयोक्ताओं से दस्तावेज अपेक्षित थे, प्रयोक्ताओं द्वारा दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने की तारीख तक, जो भी बाद में हो वापसी अदायगी करेगा। प्रयोक्ता की ओर से कोई कारण न होने पर, पत्तन के निर्धारित समय तक वापसी अदायगी करने में असफल रहने पर वापसी अदायगी की राशि पर प्रयोक्ता को 24 प्रतिशत प्रतिवर्ष के ब्याज का भुगतान किया जाएगा।

23. "भाड़ेदार" से अभिप्रेत पत्तन के सभी प्रयोक्ता जो बोर्ड के सभी उपकरणों का प्रयोग करते हैं, से होगा।

24. जहाजों, उपस्करों, औजारों और संयंत्रों को क्षति होने की स्थिति में भाड़ेदार वास्तविक प्रभारों का निर्धारण होने तक, मांग किए जाने पर बोर्ड द्वारा मूल्यांकन किए गए अनुसार ऐसी क्षतियों के लिए ऐसे सभी प्रभारों के संबंध में तत्काल प्रत्याशित राशि जमा करेगा और पूरी तरह नष्ट होने के मामले में भाड़ेदार जहाज या उपकरण या बोर्ड की संपत्ति का अंकित मूल्य अथवा बाजार मूल्य, जो भी अधिक हो, जमा कराएगा।

भाग-III—जलयानों से संबंधित प्रभार-शर्तें एवं दरें:—

I-सामान्य

1. पत्तन शुल्क एवं पायलटेज शुल्कों को जलयान के जी आर टी के आधार पर वसूल किया जायेगा। डेक-माल को पत्तन शुल्क एवं पायलटेज शुल्कों के मूल्यांकन से छूट दिया जायेगा।

II-पत्तन शुल्क

क्रम सं.	विवरण	प्रति यूनिट रु यू	दर		उसी जलयान के मामले में अदायगी की प्रायिकता
			एस ड		
1	2	3	4	5	6

प्रभार्य जलयान:—

1. विदेशी जलयान:—

- (i) जहाज/स्टीमर जी आर टी 0.212 यह शुल्क पत्तन में प्रत्येक बार प्रवेश करने पर देय है।
- (ii) प्लावी जलयान जी आर टी 0.106 -नहीं-

2. तटीय जलयान:—

- (i) जहाज/स्टीमर्स जी आर टी 2.35 इस शुल्क का साठ दिनों में एक बार देय है बशर्ते कि एक

1	2	3	4	5	6
					बार भुगतान किया गया शुल्क साठ दिनों की उक्त अवधि के दौरान पत्तन में सिर्फ तीन प्रवेशों के लिए ही मान्य होगा (जिसमें प्रवेश के लिए किया गया भुगतान भी शामिल है)।
(ii)	पाल जलयान	जी आर टी	0.60		पत्तन पर शुल्क के भुगतान से साठ दिनों की अवधि के लिए फिर से जलयान को पुनः शुल्क का भुगतान करने से छूट मिलेगी।

पत्तन शुल्क के लिए शर्तें

1. तटीय जलयानों के संबंध में छूट अवधि की समाप्ति की गणना में भुगतान दिवस की गणना 60 दिनों में से एक दिन के तौर पर की जानी चाहिए तथा प्रवेश दिवस की गणना भुगतान दिवस के रूप में की जानी चाहिए चाहे शुल्क का भुगतान वास्तव में प्रवेश के दिन किया जाए अथवा उसके बाद, तथा यह तारीख जिस पर शुल्क देयता आधारित है, वह तारीख है जब जलयान पत्तन की भौगोलिक सीमाओं से गुजरता है।

2. निम्नलिखित स्थितियों में पत्तन शुल्क नहीं लगाया जाएगा,

(i) भारत के दूसरे पत्तनों के जलयानों पर;

(ii) आमोद-प्रमोद नौका पर;

(iii) ऐसे किसी जलयान पर जो पत्तन छोड़ चुका है, मौसम के दबाव अथवा किसी क्षति के परिणाम-स्वरूप पुनः प्रवेश करने के लिए विवश है; अथवा

(iv) किसी ऐसे जलयान पर जो प्रवेश करने के 48 घंटों के अंदर किसी यात्री अथवा कार्गो की उतलाई अथवा लदाई के बगैर पत्तन छोड़ता है।

3. (क) पत्तन में प्रवेश करने वाले, किन्तु पत्तन पर कोई कार्गो अथवा यात्री को न उतारने अथवा न लेने वाले जलयानों (मरम्मत के प्रयोजन के लिए तथा आवश्यक उतलाई/पुनः लदाई के विकल्प के साथ) तथा अपने उपयोग के लिए खाद्य-सामग्री, जल, बंकर कोयला अथवा तरल ईंधन लेने वाले जलयानों पर अन्यथा प्रभारित किए जाने वाले पत्तन शुल्क का आधा शुल्क प्रभारित किया जाएगा।

(ख) पत्तन में भार रहित प्रवेश करने वाले तथा यात्री न ले जा रहे जलयानों पर अन्यथा प्रभारित पत्तन शुल्क का तीन-चौथाई पत्तन शुल्क प्रभारित किया जाएगा।

4. तटीय जलयानों पर जो उपर्युक्त 3(क) के तहत आधे पत्तन शुल्क का भुगतान करने के पश्चात् छूट अवधि में कार्गो अथवा यात्रियों के साथ अथवा भार रहित पुनः प्रवेश करते हैं, अंतर को, प्रभारित किया जाएगा अर्थात् पहले भुगतान किया गया आधा शुल्क समायोजित कर लिया जाएगा।

5. कोई तटीय जलयान जो उपर्युक्त 3(ख) के तहत पत्तन शुल्क के तीन-चौथाई का भुगतान करने के पश्चात् छूट अवधि में कार्गो अथवा यात्रियों के साथ अथवा भार रहित पुनः प्रवेश करता है, उस पर अंतर को प्रभारित किया जाएगा अर्थात् पहले किये गये भुगतान की एक चौथाई प्रभारित किया जाएगा।

6. पत्तन देय को अदा करने में, नॉन-कमर्सियल फिशिंग और क्राफ्ट्स को छूट दिया जाता है।

7. तृतीकोरिन पत्तन की सीमाओं के बारे में, किसी जलयान की स्थिति से संबंधित किसी विवाद की स्थिति में, इसका निर्णय उप संरक्षक अथवा इसके लिए प्राधिकृत अधिकारी द्वारा किया जाएगा।

III. पयलेटेज शुल्क

क्रम सं.	विवरण	यूनिट	रु.	यू. एस. ड. में दर
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	हार्बर के अंदर एवं बाहर जलयानों के पायलटिंग के लिए उद्ग्राह्य शुल्क जिसमें पत्तन के पायलटों की सेवायें और (क्षेत्र क) एवं लान्चों की सेवायें शामिल हैं, नीचे दिये सुनिश्चित दरों पर होगा :—			
क	3,000 जी आर टी तक	जी आर टी	4.55	0.319
ख	3,001 से 10,000 जी आर टी तक	जी आर टी	4.55	0.319

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
ग	10,001 से 15,000 जी आर टी तक	जी आर टी	4.87	0.330
घ	15,001 से 20,000 जी आर टी तक	जी आर टी	5.17	0.342
ङ	20,001 से 25,000 जी आर टी तक	जी आर टी	5.37	0.354
च	25,001 से 30,000 जी आर टी तक	जी आर टी	5.62	0.366
छ	30,001 से ऊपर	जी आर टी	5.78	0.378
	उपर्युक्त पर देय न्यूनतम प्रभार	प्रति जहाज	12960	616.149
2.	मछुवाही जलपोत (न्यूनतम प्रभार)	हर एक	1440	95.875
3.	हार्बर के बाहर जलयान को मूरिंग करने के लिए जब वह न ही प्रवेश करता या बाहर जा सकता	उपर्युक्त (i) की प्रतिशतता	25%	25%
	न्यूनतम		4606	219.10
4.	विशेष सेवाओं जैसे बंकरिंग, स्वच्छ पानी की आपूर्ति, भरम्मत आदि के लिए जलयान की बदली करने और फिर से रीमूरिंग करने या उसी बर्थ में टर्न करने हेतु,	उपर्युक्त की (i) प्रतिशतता	25%	25
	न्यूनतम		3435	163.18
5.	पायलट, जिनकी सेवाओं की मांग की गयी थी लेकिन जलयान में पायलट के चढ़ने के बाद उनकी सेवा नहीं ली गयी।		820	58.233

टिप्पणी :— (1) उपर्युक्त प्रभारों को, जलयानों के आंतरिक व बाहरी पायलेटेज करने हेतु की गयी मांग के रद्द होने के मामले में ही सिर्फ उगाही नहीं होगी अपितु जलयानों के बर्थ की शिफ्टिंग करने की मांग के रद्द होने और उसी बर्थ में जलयान को री-मूरिंग करने या टर्न राउन्ड करने या भारी उठान की स्थिति या किसी अन्य कारणों के लिए जलयान को री-मूरिंग करने के लिए भी होगी।

टिप्पणी :— (2) उपर्युक्त प्रभारों निम्न मामलों में उगाही होगी (क) जलयान पर पायलट के चढ़ने के नियत समय से कम से कम एक घंटे पहले रद्द होना। (ख) असाधारण परिस्थितियों के अधीन रद्द होना, जिसका कारण जलयान की खराबी बताकर आरोप्य नहीं किया जा सकता।

पायलटेज शुल्क के लिये प्रभार—(जारी)

क्रम सं.	विवरण	यूनिट	रु.	यू. एस. ड. में दर
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
6.	विशेष प्रभार (अवरोधन शुल्क) : (ऐसे जलयान पर चढ़ने के बाद 30 मिनट से परे)			
	(क) पहला घंटा या घंटे के एक भाग के लिए	घंटा	820	58.233
	(ख) हर एक उत्तरवर्ती घंटा या उसका भाग	—वही—	277	19.871
7.	पायलट के पारण के लिए क्षतिपूर्ति शुल्क	प्रति घंटा	148	6.856

अपरिहार्य कारणों के लिए अगर एक जलयान पायलट को पत्तन सीमा से बाहर ले गया तो मास्टर, पायलट को अगले निकटतम पत्तन पर छोड़ने पर बाध्य होंगे और ऐसी हालत में देश-प्रत्यावर्तन के लिए एवं सभी संबंधित औपचारिकता के लिए और भोजन व्यवस्था, अन्य यथोचित खर्चों के मामले में उपगत सभी व्यय के भुगतान और ऐसे आगे बढ़ाने पर पायलट के देश-प्रत्यावर्तन के लिए मास्टर, मालिक या उनके प्रतिनिधि जिम्मेदार होंगे। इसके अतिरिक्त, पायलट द्वारा, पत्तन पर ड्यूटी पर वापस आने तक, उपर्युक्त उल्लिखित दर पर क्षतिपूर्ति का भुगतान करना होगा।

पायलटेज शुल्क की शर्तें

1. किसी भी संचालन में जलयान के अंशतः या पूर्णतया "कोल्ड मूव" पर पायलटिंग करने के लिए, पायलटेज शुल्क की उगाही दुगुनें दरों पर होगी।
2. किसी भी जलयान की "प्रीयारिटी बर्थिंग/आऊस्टिंग प्रीयारिटी" के मामले में, "शिफ्टिंग इन" एवं "शिफ्टिंग आऊट" के लिए प्रभार, एक पायलटेज एक्ट के लिए लागू दर पर, उगाही होगी।

IV टग किराया शुल्क :-

क्र.	विवरण	रु० यू० एस्० ड०		
सं.		में दर		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	बर्थिंग, अनबर्थिंग, शिपिंग, मूरिंग, री-मूरिंग और सभी संबंधित कार्यों के प्रयोजन के लिए जलयान के मास्टर/मालिक, एजेंट द्वारा मांग किये जाने पर पायलटेंज सेवा के रूप में बिना (किसी प्रभार के) टग सेवा की व्यवस्था की जायेगी।			
1.	मांग करने पर क्षमता पर ध्यान दिये बगैर सभी टगों का, लेकिन प्रयोग न करने या विलंबित करने पर टग किराया प्रभार।			
(i)	किसी भी कारण से किरायेदार द्वारा टग का प्रयोग न करने, सिवाए इसके कि किसी असाधारण परिस्थिति के अधीन जहां किरायेदार का नियंत्रण नहीं है एवं खराब स्थिति में नहीं है और सौंपे गये कार्य के लिए रिपोर्टिंग समय से पहले एक घंटे के अंदर टग को रिलीज करने, जैसे मामले में।	प्रति टग	1210	57.513
(ii)	किरायेदार द्वारा, किसी कारण से कार्य के लिए टग के रिपोर्टड समय से एक घंटे से परे टग को विलंबित किया जा रहा है, सिवाए इसके कि असाधारण परिस्थिति के अधीन किरायेदार का कोई नियंत्रण नहीं है और न ही खराब स्थिति में है, जैसे मामले में।			
	(क) पहले एक घंटे के लिए	प्रति टग	2419	115.026
	(ख) हर एक अतिरिक्त आधार घंटा या उसके भाग के लिए	प्रति टग	985	46.787
2.	बार्जों लाइटर्स आदि के टोविंग के लिए लगाए गये 10 टन बोल्सार्ड पुल से ज्यादा और बर्थिंग, अन-बर्थिंग, शिपिंग, मूरिंग एवं री-मूरिंग के अलावा अन्य सेवाओं के लिए हार्बर टग।			
	(क) हार्बर के अंदर ही	प्रति टग	2419	115.026
		प्रति घंटा		
		या उसका भाग		
	(ख) परिभाषित किये गये अनुसार पत्तन सीमाओं के अंदर ही जब व्यस्त किया गया है।	—वही—	4838	230.053
	(ग) पत्तन सीमाओं के अंदर ही बचाव कार्य के लिए जब लगाया गया है।	—वही—	7558	359.463
	(घ) पत्तन सीमाओं के बाहर बचाव कार्य के लिए जब लगाया गया है।	—वही—	9676	460.094

टिप्पणी : उपर्युक्त मद (ग) एवं (घ) के संदर्भ में—दरों में, कर्मीदल के राशन और बचाव तथा अन्य संचालन के लिए प्रतिनियुक्त किए गए अधिकारियों के भोजन की पूर्ति की लागत शामिल है लेकिन, बीमा की लागत प्लस बीमा प्रीमियम की 20% का आकस्मिक प्रभार, जिसे अतिरिक्त रूप में वसूल किया जायेगा, शामिल नहीं होगा; पर कर्मीदल की सेवायें शामिल हैं। किरायेदार को, एक समझौता करना चाहिये, जो समय समय पर, तुलुककुडि, पत्तन न्यास बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है और बोर्ड द्वारा ऐसी शर्तें रखी जाती हैं, पर अनुशासन करना होगा।

3. टग किराया शुल्क के लिए प्रभार (जारी)

क्र.	विवरण	रु० यू० एस्० ड०		
सं.		यूनिट		
		में दर		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

3.	टगस लांचस एवं अन्य हार्बर क्राफ्ट्स (क्षेत्र "क" एवं क्षेत्र "ख") के लिए भाड़ा प्रभार	क्षेत्र "क" के लिए		
1.	चोलन व खीरवांची	हर 30 मिनट	484	23.034
		या उसके एक		
		भाग के लिए		
2.	एम. एल. वीरचेरन	—वही—	307	14.396
3.	10 टनस चोलार्ड पुल से कम का टगस	—वही—	366	17.275
4.	डम्ब बाज	—वही—	230	—
5.	मूरिंग नाव	—वही—	266	—
6.	10 टनस बोल्सार्ड पुल का टगस	—वही—	1873	52.660
		क्षेत्र "ख" के लिए		
1.	चोलन व खीरवांची	प्रति ट्रिप	484	23.034
2.	एम. एल. वीरचेरन	—वही—	437	20.732
3.	10 टनस चोलार्ड पुल से कम का टगस	—वही—	726	34.550
4.	डम्ब बाज	हर 30 मिनट	230	—
		या उसका एक भाग		
5. •	मूरिंग नाव	—वही—	266	—
6.	10 टनस बोल्सार्ड पुल का टगस	प्रति ट्रिप	3746	105.31
टिप्पणी : (1) विलम्बन प्रभार—स्टीमर के समीप				
में आधे घंटे के बाद।				
	(क) क्र. सं. 1 व 2 के लिए	प्रति घंटा या	608	28.792
		उसका एक भाग		
	(ख) क्र. सं. 3 के लिए	—वही—	968	46.067
	(ग) क्र. सं. 6 के लिए	—वही—	4995	140.410
(2) विलम्बन प्रभार—क्षेत्र "ख" में तट पर				
	(क) क्र. सं. 1 व 2 के लिए	प्रति आधा घंटा	307	14.396
		या उसका एक भाग		
	(ख) क्र. सं. 3 के लिए	—वही—	366	17.275
	(ग) क्र. सं. 6 के लिए	—वही—	1873	52.66

3. टग किराया शुल्क के लिए प्रभार (जारी)

क्र. सं.	विवरण	रु. यू. एस ड	यूनिट में	दर
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

4. किसी भी दिशा में हर एक लाइटर या प्रवाही जलयान के हर एक 195 9.216 टोबेज के लिए अतिरिक्त टग प्रभार।
5. उपर्युक्त क्र. सं. 3 के जरिए उक्त फ्लोटिंग क्राफ्ट्स के मामले में, जिसकी सेनाओं की मांग की गयी थी पर प्रयोग नहीं किया गया या, विलंबित किये गये, निम्नलिखित प्रभारों की वसूली की जायेगी।

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	अगर यह 3 घंटे की नोटिस दिये बगैर हुई			
(i)	लांच (फ्लाट दर)	हर एक	195	9.216
(ii)	टग के मामले में (फ्लाट दर)	हर एक	389	18.432

टिप्पणी : (1) अगर यह 2 घंटे की नोटिस दिये बगैर हुई—

एक घंटे के लिए भाड़ा प्रभार, विशिष्ट क्राफ्ट को लागू दर पर

(2) मांगे गये समय से क्राफ्ट को प्रयोग करने में पत्तन उपभोक्ता के पक्ष में देरी होने के मामले में—

विशिष्ट क्राफ्ट के लिए निर्धारित किए गए अनुसार मांग में सूचित समय से वास्तविक भाड़ा प्रभार।

टग किराये शुल्कों की शर्तें

- रविवार एवं पत्तन के अप्रचलन दिनों या सायं के 6.00 बजे से सुबह के 6.00 बजे तक के घंटों के बीच कार्य निष्पादन करने के लिए उद्ग्राह्य किये जाने वाले प्रभारों से अतिरिक्त 50% का शुल्क वसूल किया जायेगा। क्षेत्र "ख" के मामले में बोर्ड कार्यरत दिनों में सायं के 6.00 बजे से सुबह के 6.00 बजे तक के घंटों के बीच निष्पादित कार्य के लिए कोई भी प्रभार उद्ग्राह्य नहीं किया जाएगा।
- क्राफ्टों के प्रयोग, ऊपर जो उल्लिखित नहीं है, की सेवाओं के लिए प्रभार, अध्यक्ष और उस व्यक्ति के बीच निश्चित किया जायेगा जिसे ऐसे क्राफ्टों की सेवाओं की आवश्यकता है।
- बोर्ड अपने विशेष अधिकार के साथ, पत्तन सीमाओं के बाहर फ्लोटिंग क्राफ्ट्स को, उपर्युक्त उल्लिखित किराये दरों पर किराये पर दे सकता है।
- क्राफ्ट्स की उपलब्धता, प्रयोगिता का दिनांक एवं प्रकार और क्राफ्ट्स की क्षति का आकलन, आदि उस पर के उपस्करों एवं प्रयोग की गयी समग्री आदि, से संबंधित उठने वाले विवादों के मामलों में उप संरक्षक का निर्णय अंतिम होगा।
- टग/लांच सेवाओं का वर्गीकरण निम्नानुसार है :
 - माल संबंधित सेवायें :—
 - माल मजदूरों को लाने/छोड़ने और माल हित प्रतिनिधियों को जहाज से लाने/ले जाने।
 - जहाज से/तक माल नाव को टोच करने।
 - जहाज संबंधित सेवायें :—
 - जहाज के मास्टर एवं क्रू, जहाज के निर्माता, जहाज के प्रतिनिधि, जहाज कार्य से संबंधित सीमाशुल्क कर्मचारियों को लाने/ले जाने।
 - जहाज भंडार को जहाज तक ढोने।
 - जहाज तक वॉटर वार्ज को टोच करने।
 - पायलटेंज संचालन के लिए जहाजों को सहायता देने।

V. घाट किराया शुल्क

क्र. सं.	विवरण	रु. यू. एस ड
		यूनिट में दर
(1)	(2)	(3) (4) (5)
1.	3,000 जी आर टी तक के जलयान	प्रति जी आर टी/ 0.48 0.024 प्रति 8 घंटे या उसका एक भाग
	न्यूनतम	—वही— 1007 47.987
2.	3,001 से 10,000 जी आर टी तक के जलयान	—वही— 0.33 0.016
	न्यूनतम	—वही— 1440 68.475
3.	10,001 से 15,000 जी आर टी तक के जलयान	—वही— 0.43 0.021
4.	15,001 से 20,000 जी आर टी तक के जलयान	—वही— 0.57 0.026
5.	20,001 से 25,000 जी आर टी तक के जलयान	—वही— 0.69 0.035
6.	25,001 से 30,000 जी आर टी तक के जलयान	—वही— 0.73 0.039
7.	30,000 जी आर टी से ज्यादा के जलयान	—वही— 0.77 0.042
8.	मत्स्य ग्रहण जलयान (ट्रावलर्स/नाव)	
	(क) फिंगर जेट्टी पर	प्रति जलयान/प्रति 85 4.008 8 घंटे या उसका एक भाग
	(ख) बी ओ सी बर्थ एवं अतिरिक्त बर्थ पर	—वही— 132 6.286
उपयुक्त क्र. सं. 8 पर टिप्पणी :—कोई भी जलयान, उप संरक्षक/यातायात प्रबंधक द्वारा बर्थ को छोड़ने (जिसके लिए नोटिस कम से कम 12 घंटे पहले ही दी जा चुकी थी) हेतु दिया गया समय पूरा होने के बाद भी किसी भी बर्थ पर दखल किये रहता है तो निम्नलिखित दरों पर अतिरिक्त बर्थ भाड़ा प्रभार भुगतान करना होगा :—		
1.	पहले दो दिन के लिए—प्राधिकृत दखल के लिए बर्थ भाड़े प्रभार के दर का चौगुना।	
2.	तीसरे दिन एवं आगे के दिनों के लिए—प्राधिकृत दखल के लिए बर्थ भाड़े प्रभार के दर का छः गुना।	
3.	अनुसूची के अधीन भुगतान किये जाने वाले सामान्य बर्थ भाड़ा प्रभारों के अलावा अतिरिक्त बर्थ भाड़ा प्रभार होगा।	
4.	जब कभी एक जलयान को बर्थ पर दखल किये हुए दूसरे जलयान के साथ दोहरा तट किया जाता है तो उपयुक्त निर्दिष्ट बर्थ भाड़ा प्रभारों का दो-तिहाई (2/3) प्रभारित किया जाएगा।	

घाट किराया शुल्क के लिए प्रभार (जारी)

क्र. सं.	विवरण	रु. यू. एस ड
		यूनिट में दर
(1)	(2)	(3) (4) (5)
9.	टर्ग्स एवं वार्जस् जैसे अव्यापारिक जलयान	प्रति जलयान/ 212 — प्रति 8 घंटे या उसका एक भाग
10.	तुलुकुडि पत्तन न्यास के हर्बर क्राफ्ट नियमों के अधीन पंजीकृत क्राफ्ट	—वही— 10 —

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
11.	अन्य क्राफ्ट	—वही—	14	—
12.	उप पत्तन संरक्षक द्वारा, बर्थ को छोड़ने हेतु दिया गया समय, समाप्त होने के बाद अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार।			
	(1) पहले 12 घंटे के लिए	प्रति घंटा या उसका एक भाग	1009	47.920
	(2) अगले 12 घंटे के लिए	—वही—	2018	95.887
	(3) उसके बाद	—वही—	3027	143.807
13.	(1) माल के लोडिंग या अनलोडिंग से संबंधित प्रचालन कार्यों के दौरान लेप जलयानों के लिए प्रभार	प्रति वार्ज/ प्रति 8 घंटे या उसका भाग	102	4.862
	(2) जब वार्जस् एक सुरक्षित बेड़ा क्षेत्र में रुके होते हैं	—वही—	33	1.613
14.	तूतुकुडि पत्तन क्षेत्र के "ख" पर घाट के समीप के पाल जलयानों एवं समुद्रगामी स्टीम जलयानों पर बर्thing शुल्क।			
	(1) लाइटर्स के अलावा पाल जलयान	प्रति जी आर टी प्रति ट्रिप	0.24	0.011
	(2) समुद्रगामी स्टीम जलयान	प्रति जलयान/ प्रति 8 घंटे या उसका एक भाग	73	3.430

घाट किराया प्रभार की शर्तें

- घाट पर वास्तविक रूप से रहे घंटों को ध्यान में न रखते हुए, घाट किराया प्रभार, शिफ्ट के 8 घंटों की न्यूनतम अवधि या उसके एक भाग के लिए लगाया जाएगा। अगर, जलयान शिफ्ट के 8 घंटों की अवधि से भी अधिक घंटों तक घाट पर रहेगा, लेकिन अगले दो घंटों के अंदर ही घाट को छोड़ेगा तो, जलयान को शिफ्ट के लिए लागू किराये की 25% राशि को, अतिरिक्त घाट किराये के रूप में अदा करना चाहिये। फिर भी शिफ्ट के 8 घंटों की न्यूनतम अवधि के बाद के और 2 घंटों तक घाट पर रहेगा तो, किराया ऐसे अदा किया जाएगा कि घाट उस पूर्ण शिफ्ट के लिए उपयोग में रहा हो।
- जलयान के मास्टर द्वारा प्रस्थान के लिए तैयार की सूचना प्राप्त करने के उस समय से लेकर 4 घंटों के लिए घाट का किराया प्रभार लगाये जाएंगे। अगर पत्तन, उक्त जहाज को 4 घंटों की अवधि के अंदर, घाट से बाहर ले जाने में असफल हो जाएगा तो, उक्त 4 घंटों के बाद के समय के लिए कोई किराया नहीं लगाया जाएगा। तूतुकुडि पत्तन न्यास के अध्यक्ष, जलयान की "रेडीनेस" को समय-समय पर निरीक्षण करने के लिए एक अधिकारी या अधिकारियों के दल को नियुक्त करेंगे। अगर यह पाया गया है कि "रेडी" न होने के बावजूद भी "रेडीनेस" की सूचना दी गयी है, तो एक दिन (प्रत्येक 8 घंटों की तीन शिफ्ट) के समतुल्य घाट किराया प्रभार जुमाने के रूप में लगाया जाएगा। और उक्त जहाज को ले जाने के लिए, पायलट आने के पहले ही जुर्माना अदा करना पड़ेगा। "रेडीनेस" सूचना प्राप्त करने के बाद के, 4 घंटों के लिए लगाये जाने वाले घाट किराया प्रभार के बाद, वास्तविक रूप से जलयान प्रस्थान न होने के समय तक, और कोई किराया नहीं लगाया जाएगा।
- विदेशी जलयान के मामले में घाट किराया प्रभार, उपर्युक्त अनुसूची में दिए गए दरों के अनुसार लगाये जाएंगे। तटीय जलयानों के लिए, घाट किराया प्रभार, ऊपर निर्देशित दरों के 70 प्रतिशत होगा।
- आयल, पेट्रोलियम उत्पादक, बल्क में रसायन, बल्क में लूप बेस स्टाक वहन करने वाले सभी टैंकरों पर घाट किराया प्रभार, सापेक्ष वर्गीकरण के लिए लागू घाट किराया प्रभार के 125% होगा।
- अतिरिक्त घाट, फिंगर जेट्टी और शालो वाटर बर्थ पर बर्थ किए जलयानों के लिए 8 घंटों या उसके भाग के लिए प्रति जी आर टी रु. 0.09 कटौती दी जाएगी।

6. (i) किसी जलयान के लिए "प्रियारिटी बर्थिंग" की व्यवस्था करने के लिए, एक दिन (प्रत्येक घंटों का 3 शिफ्ट) के लिए अदा किए जाने वाले बर्थ किराया प्रभार या बर्थ पर वास्तविक रूप से रहे कुल अवधि के लिए संभावित घाट किराया प्रभार के 75 प्रतिशत, जो भी उच्चतम हो, लगाया जाएगा।
(ii) किसी जलयान के लिए "आऊस्टिंग प्रियारिटी" की व्यवस्था करने के लिए, एक दिन (प्रत्येक 8 घंटों का 3 शिफ्ट) के लिए अदा किए जाने वाले बर्थ किराया प्रभार या बर्थ पर वास्तविक रूप से रहे कुल अवधि के लिए परिकल्पित घाट किराया प्रभार का 100 प्रतिशत, जो भी उच्चतम हो, लगाया जाएगा।
7. प्रत्येक 8 घंटों की अवधि में रहते वक़्त, किसी जलयान को बी. ओ. सी. घाट से, अतिरिक्त घाट पर बर्थ किया जाता है तो, उस प्रत्येक अवधि पूरा होने तक बी. ओ. सी. घाट के लिए लागू घाट किराया प्रभार लागू होगा। उसके बाद, अतिरिक्त घाट, के लिए लागू घाट किराया प्रभार लगाये जाएंगे। यही नियम उस जलयान पर भी लागू होगा जो अतिरिक्त घाट से बी. ओ. सी. घाट पर बर्थ किया जाता है।
8. **लाथ वेस्सल्स/वार्जेंस पर प्रभार**
 1. अगर "मदर वेस्सल" घाट के समीप, बर्थ किया गया है तो, मर्चेंट वेस्सल्स के लिए लागू सभी प्रभार, उस वेस्सल द्वारा अदा किया जाना चाहिए।
 2. बाहर लंगरगाह पर लंगर के द्वारा रुकने पर, भारत सरकार द्वारा घोषित की गयी पत्तन सीमा के अंदर है या बाहर है, जैसे प्रश्न को ध्यान में रखते हुए, सामान्य दरमान के अधीन, अदा किये जाने वाले, पत्तन शुल्क, मात्र, इस सामान्य कारण के आधार पर अदा किया जाना चाहिए कि "मदर शिप" से लाथ वार्जेंसों को पत्तन के अंदर लाना ही है।
 3. भीतरी लंगरगाह पर, लंगर किया गया है तो घाट किराये को छोड़कर बाकी सब प्रभारों को, लागू सामान्य दरमान के अधीन अदा करना चाहिए।
 4. वार्जेंस की खिंचाई के लिए प्रभार, काम में लाये गये क्राफ्टस् के लिए निर्धारित दरों के अनुसार होंगे।

भाग IV—जहाजी माल से संबंधित प्रभारों के मामले में शर्तें

1. घाट शुल्क

तृत्तुकुडि पत्तन के घाटों, जेट्टियों एवं अवतरण जगहों के प्रयोग के लिए प्रभार, इसके साथ संलग्नित अनुसूची "क" व "ख" में विनिर्देशितानुसार होंगे :—

1. घाट शुल्क-अनुसूची—क

क्र०सं०	विवरण	प्रभार का यूनिट	क्षेत्र 'क' के लिए दर	क्षेत्र 'ख' के लिए दर
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	पशु एवं पशु उत्पाद	हर एक	57	28
2.	काजू, फल, बादाम, इमली के बीज :			
	(क) काजू बादाम	1 एम०टी०	30	24
	(ख) काजू कर्नलस्	1 एम०टी०	41	34
	(ग) इमली के बीज	1 एम०टी०	28	14
3.	कोयला व कोक :			
	(क) बैग/बल्क में चाकॉल	1 एम०टी०	28	12
	(ख) बल्क में कोयला व कोक	1 एम०टी०	30	18
	(ग) कोयला जेट्टी के जरिये उतारा गया कोयला व कोक	1 एम०टी०	38	—
4.	कोयर/यार्न मेट्स	1 एम०टी०	42	21
5.	निर्माण सामग्री :			
	(क) नदी रेत, स्टोन डस्ट, ब्रिक, टाइल्स आदि	1 एम०टी०	18	12
	(ख) ग्रानैट एवं कोरल स्टोन्स	1 एम०टी०	50	27

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	(ग) सिमेन्ट	1 एम०टी०	35	18
	(घ) क्लीन्कर	1 एम०टी०	28	14
6.	कन्टेनर्स :			
	(क) 20 फुट (खाली) का कन्टेनर	हर एक	85	—
	(ख) फुल कन्टेनर लोड 20 फुट में माल	हर एक	425	—
	(ग) 20 फुट (खाली) से ऊपर का कन्टेनर	हर एक	130	—
	(घ) फुल कन्टेनर लोड में माल-20 फुल से ऊपर	हर एक	649	—
7.	कपास : कच्चा	1 क्यू०मी०	35	18
8.	उर्वरक :			
	(क) सल्फर एवं रॉक फॉस्फेट	1 एम०टी०	33	15
	(ख) एम ओ पी, यूरिया, डी ए पी, एस ओ पी एवं अन्य पूर्ण उर्वरक	1 एम०टी०	41	19
9.	खाद्यान्न व खाद्यान्न उत्पाद :			
	(क) चावल और अन्य खाद्यान्न (कच्चा दूटा या अन्य कोई)	1 एम०टी०	42	19
	(ख) वेग/बल्क में नमक	1 एम०टी०	5	4
	(ग) चीनी बैग/बल्क में कैंडी या क्यूब	1 एम०टी०	43	32
	(घ) गाय-बैल खरा/पशु चारा	1 एम०टी०	12	6
	(ङ) मक्का	1 एम०टी०	20	12
10.	लोहा व स्टील सामग्री	1 एम०टी०	35	18
11.	द्रव माल :			
	(क) फॉस्फोरिक एसिड	1 एम०टी०	85	—
	(ख) विनेल क्लोरेड	1 एम०टी०	85	—
	(ग) एथिलिन-डे-क्लोरेड	1 एम०टी०	51	—
	(घ) मोलासस	1 एम०टी०	41	—
	(ङ) बल्क में द्रव अमोनिया	1 एम०टी०	85	—
	(च) कास्टिक सोडा ले	1 के०एल०	39	—
	(छ) लिक्वीड पेट्रोलियम गैस	1 क्यू०मी	118	—
	(ज) अन्य द्रव माल विनिर्दिष्ट नहीं	1 क्यू०मी०	90	—
12.	सैनिक माल	1 एम०टी०	57	—
13.	तेल :			
	(क) तेल नाफ्ता	1 के०एल०	70	—
	(ख) तेल फर्नेस	1 के०एल०	65	—
	(ग) सुपर मिट्टी का तेल, डीजल, पेट्रोल	1 के०एल०	46	—
	(घ) तेल—पशु या वनस्पति	1 क्यू०मी०	46	12
	(ङ) तेल—खनिज विनिर्दिष्ट के अलावा	1 के०एल०	46	12
14.	धातु			
	(क) धातु एवं खनिज	1 एम०टी०	19	12

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	(ख) बल्क या वेग में बाक्सैट	1 एम०टी०	28	12
	(ग) जिप्सम	1 एम०टी०	7	4
	(घ) फेल्डस्पार	1 एम०टी०	19	12
	(ङ) इल्मनेट रेत/रौउटेल	1 एम०टी०	19	12
	(च) कॉपर कॉन्सन्ट्रेट	1 एम०टी०	55	—
	(छ) कापर स्लाग	1 एम०टी०	30	—
15.	टिम्बर एवं संबद्ध उत्पाद	1 क्यू०मी०	31	18
16.	माल जिन्हें विनिर्दिष्ट नहीं किया गया :			
	बल्क में आयात/निर्यात किया हुआ	1 एम०टी०	42	12
17.	भारतीय पत्तनों के लिए निर्धारित खाद्यान्नों और पत्तन में टैंकर अथवा बल्क कैरियर से छोटे पोत में पोतान्तरण के संबंध में घा. शुल्क	1 एम०टी०	1.50	—

1. घाट शुल्क-अनुसूची—ख

क्र०सं०	विवरण	क्षेत्र क के लिए मूल्यानुसार दर (प्रतिशतता)
1.	अलुमिनियम उत्पाद	0.20
2.	मादक उत्पाद	0.20
3.	मिर्च	0.50
4.	कॉफी	0.10
5.	देशी दवाएं	0.50
6.	सी०पी० माल, कपास यार्न एवं उत्पाद	0.20
7.	साइकिल के पुर्जे एवं कालीम	0.20
8.	मच्छी, मत्स्य उत्पाद, सूखा मच्छी एवं मांस उत्पाद	0.20
9.	अदरक	0.30
10.	मशीनरी पुर्जा	0.30
11.	वागैरैया कैवर	0.50
12.	काली मिर्च, इलायची	0.02
13.	पर्सनल एफेक्ट	0.50
14.	सनाय पत्ता	0.50
15.	टिन्ड खाद्यान्न	0.20
16.	चाय	0.15
17.	सब्जियां और खाद्य सामग्री	0.50
18.	विभिन्न प्रकार के वाहन एवं उपसाधन	0.50
19.	अन्य (मदें जिन्हें विनिर्दिष्ट नहीं किया गया)	0.30

टिप्पणी :—क्षेत्र ख पर उपर्युक्त दिये मालों का प्रभार क्षेत्र क के दरों का 50% होगा।

घाट प्रभार की शर्तें :

1. बल्क कार्गो के मामले में शुल्क, घोषित टनेज के आधार पर वसूल किया जाना चाहिए।

2. प्रत्येक जहाजी माल के वर्गीकरण के संबंधितों, अगर प्रश्न उठेगा तो, निर्णय लेने हेतु, उसे, अध्यक्ष, तूतुकुडि पत्तन न्यास को भेजा जाएगा और अध्यक्ष जो निर्णय लेंगे, वही अंतिम होगा।
3. नियम के अधीन वसूल किए जाने वाली देय न्यूनतम घाट मूल्य, कम से कम रु० 50 होना चाहिए।
4. नौभरण के लिए, उक्त पत्तन के मार्गस्थ क्षेत्र में प्रवेश प्राप्त सभी जहाजी मालों के लिए घाट शुल्क अदा किया जाना चाहिए। "शट आऊट कार्गो" पर घाट शुल्क, निम्नलिखित शर्तों के अधीन नहीं लगाना चाहिए :
 - (1) उपभोक्ता को, नौभरण पूरा होने के एक दिन के अंदर ही, "शट आऊट कार्गो" को ट्रान्सिट एरिया/कंटेनर स्टाफिंग यार्ड से उनके किराए क्षेत्रों या पत्तन की सुरक्षा दीवार के बाहर ले जाना चाहिए। (कंटेनरों से शट आऊट कार्गो के संदर्भ में, उक्त कार्गो को कंटेनरों के स्टाफिंग पूरा करने के दो दिन के अंदर ही ले जाना चाहिए।) उक्त कार्गो को उचित निर्धारित समय के अंदर किलयर न करने से, दरमान के अनुसार जहाजी माल पर मार्गस्थ शुल्क लगाया जाएगा।
 - (2) यातायात प्रबंधक तूतुकुडि पत्तन न्यास के विचार में कि अगर मार्गस्थ क्षेत्र/स्टाफिंग क्षेत्र/यार्ड में "शट आऊट कार्गो" के कारण "कनजेशन" हो रहा है तो, वे उक्त "शट आऊट कार्गो" को तीन दिन के अंदर ले जाने के लिए, उपभोक्ता को नोटिस जारी कर सकते हैं, जिसके न हो सकने पर हटाने, री स्टेफिंग और प्रभारों को लगाने के लिए, खण्ड सं. 13 ("गुड्स-इन-ट्रान्सिट फीस") के अधीन अनुबद्ध धारा लागू की जाएगी।
5. (1) बिल आफ लेडिंग के अनुसार तूतुकुडि को छोड़कर अन्य पत्तनों के लिए प्रति जहाजी माल, अगर तूतुकुडि पर यानांतरण किया जाएगा तो, उसे पत्तन की सुरक्षा दीवार के अंदर रहने के समय तक उसे यानांतरण जहाजी माल समझा जाएगा और अवतारण के लिए अदा किए जाने वाले सिंगल चार्ज को अदा करना पड़ेगा।
 - (2) पोर्ट बेसिन के बाहर एक जहाज से दूसरे जहाज तक जहाजी माल के यानांतरण के लिए घाट शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, लेकिन भारतीय पत्तनों को प्रेषित खाद्यान्न को छोड़कर, दोनों जहाजों को, पत्तन के दर मान के अनुसार पत्तन शुल्क और की गयी अन्य सेवाओं के लिए प्रभारों का 25% अदा करना चाहिए।
 - (3) लेन्डिंग प्लेस को उपयोग में न लेते हुए पत्तन के बेसिन के अंदर ही एक जहाज से दूसरे जहाज तक जहाजी माल के यानांतरण के लिए, जलयान को लागू पत्तन शुल्क और अन्य प्रभारों को पूर्ण रूप से और सिंगल चार्ज के 50% को अदा करना चाहिए।
 - (4) अगर यानांतरण जहाजी माल को पत्तन की सुरक्षा दीवार के बाहर ले जाने के बाद फिर जलयान में लदान के लिए पत्तन की सुरक्षा दीवार के अंदर लाया जाएगा तो, उसे यानांतरण जहाजी माल के रूप में नहीं समझा जाएगा और उक्त जहाजी माल को जलयान में फिर लदान करने के लिए, घाट शुल्क अदा करना होगा।
 - (5) कंटेनरों के मामलों में भरे हुए कंटेनरों को ही यानांतरण की हैसियत दी जानी चाहिए। अन्य पत्तनों के लिए उद्देशित खाली कंटेनर, अगर तूतुकुडि पत्तन में अवतारण किये जाएंगे तो, यानांतरण कंटेनर के रूप में नहीं समझे जाएंगे। सुरक्षा गेट के अंदर ही "डीस्टफड" कंटेनर भी, यानांतरण कंटेनरों के रूप में नहीं समझे जाएंगे।
 - (6) यदि लदा हुआ कंटेनर ट्रांजिट क्षेत्र से बाहर चला जाता है तो लदे हुए कंटेनर के लिए पोतान्तरण की रियायत वापस ले ली जाएगी।
6. विपदग्रस्त जलयानों से मालों के लिए घाट शुल्क :

मद सं०	घाट शुल्क के उद्देश्य के लिए वर्गीकरण	देय शुल्क
1.	विपदग्रस्त जलयानों से उतरे अन्य पत्तनों के माल	घाट शुल्कों की अनुसूची के अनुसार घाट शुल्क
2.	माल, जिसके लिए तूतुकुडि पर, निर्यात घाट शुल्क का भुगतान किया गया है, लेकिन गन्तव्य तक नहीं ले लिया गया है।	अवतारण करते समय या फिर से नौभार करते समय या बोर्ड के परिसर से अगर बाहर निकाला गया तो कोई घाट शुल्क नहीं।
3.	बोर्ड के परिसर को छोड़े बगैर अन्य पत्तनों के माल को फिर से नौभार किया गया।	नौभार करते समय कोई घाट शुल्क नहीं।

7. विविध तरह की वस्तुओं से भरे पैकेजों पर, वह दर लगायी जाएगी, जो वस्तुओं के लिए लागू की जाने वाली दरों में से उच्चतम है।
8. खतरनाक जहाजी माल पर, जो कि इन्टरनेशनल मारिटाइम डेन्जरस गुड्स कोड (आईएम डी जी) में, ऐसे माल के रूप में रेखांकित किया गया है, "जहाजी माल अन्यथा विनिर्देशित नहीं किया गया है", के रूप में वर्गीकृत किया गया है, सामान्य रूप से लगाये जाने वाले शुल्क से ऊपर घाट शुल्क के 100 प्रतिशत अधिक लगाया जाना चाहिए। उपर्युक्त नियम खतरनाक जहाजी माल वहन करने वाले एफ सी एल और एल सी एल कंटेनरों पर भी लागू किया जाना चाहिए।
9. निम्नलिखित वर्गीकरणों के जहाजी मालों को घाट शुल्क प्रभारों से छूट दी जानी चाहिए :
 - (i) प्रमाणिक कन्स्यूमेबल/नान कन्स्यूमेबल जहाज भंडार।

- (ii) यात्रियों/सीमेन के प्रामाणिक सामान और उनके साथ ले जाने वाली ठगकी अपनी चीजें।
 - (iii) बल्क में जहाजी माल और सामान से भरी फूटी थैलियों आदि के लोडिंग और अनलोडिंग कार्यों की सुविधा के लिए जहाज को भेजे जाने वाले गिनीस और ट्रबैन्स।
 - (iv) बोर्ड के लिए उद्देशित या बोर्ड द्वारा भेजे जाने वाले जहाजी माल।
 - (v) पोस्टल मेल बैग्स।
10. अनुसूची-क के क्रम संख्या 6 की पाद टिप्पणी-एफ सी एल केटेनरों में कार्गो के लिए निर्धारित बॉक्स दर एल सी एल (कंटेनर भार से कम)
- कार्गो के मामले में भी लागू होगी, बशर्ते कि चाहे यह अलग-अलग परेबक से आया हो, पूरा भरा हो।
11. पोतलदान के लिए सभी वस्तुओं का निर्यात आवेदन के आधार पर मूल्यांकन किया जाएगा और घाट शुल्क देयताओं का वस्तुओं के पोतलदान से पहले भुगतान किया जाएगा। तृतीकोरिन पत्तन में आने वाली सभी वस्तुओं का आयात आवेदन के आधार पर मूल्यांकन किया जाएगा और वस्तुओं के आगमन पर घाट शुल्क देयताओं का तत्काल भुगतान किया जाएगा।

2. मार्गस्थ माल के प्रभार

क्र.	विवरण	प्रति घाट शुल्क यूनिट	
सं.		क्षेत्र "क"	
		आयात	निर्यात
		(रुपयों में)	
1.	पहले छः दिनों के लिए या उसका एक भाग	11	7
2.	अगले छः दिनों के लिए या उसका एक भाग	18	14
3.	उसके बाद हर छः दिनों के लिए या उसका एक भाग	35	28

- (1) क्षेत्र "ख" के लिए उपर्युक्त दरों का 50% लागू होगा।
- (2) सिर्फ, आयात के मालले में—घाट क्षेत्र पर मालों के खुले भंडारण के लिए उपर्युक्त मार्गस्थ शुल्क का सिर्फ, 75% लागू किया जाना चाहिए।

मामलों के मार्गस्थ शुल्कों के लिए शर्तें

- 1. सुरक्षा दीवार के अंदर, बेयरहाउस एवं कोनों के भंडारण के लिए पट्टे पर दिये गये खुले क्षेत्र को छोड़कर, बाकी क्षेत्र ट्रान्सिट क्षेत्र होगा।
- 2. कोई भी निर्यात कार्गो को, पत्तन के यातायात प्रबंधक से, लिखित रूप में अनुमति प्राप्त किए बगैर, पत्तन परिसर में प्रवेश नहीं दिया जाएगा। सामान्यतः एक जलयान के लिए निर्यात कार्गो को, सिर्फ निर्यात के लिए जलयान को खोलने के बाद ही, प्रवेश दिया जाएगा।
- 3. आयात-निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस निम्नलिखित लागू होंगे :—

(क) आयात के लिए :

- 1(क) तीन कार्यरत दिन सिवाय कच्चा काजू (आयात) और सभी पदार्थों के लिए।
- (ख) कच्चा काजू (आयात) के लिए पाँच कार्यरत दिन (सिवाय रविवार एवं पत्तन के अप्राचलन दिनों के) जहाज से जेट्टी, तट या घाट पर मालों को पूर्णतया खाली करने की तारीख के अगले दिन से/जलयान से जबलाइटरों, वाजों या अन्य प्लोटिंग क्राफ्टों में माल अवतरण होता है तो, लाइटरों, वाजों या अन्य प्लोटिंग क्राफ्टों से जेट्टी, तट या अन्य घाट पर मालों को पूर्णतया खाली करने की तारीख से तीन कार्यरत दिनों के रूप में परिकल्पित किया जाएगा।

- (ii) बचाव मालों के मामले में, पोत भंग के प्रापक द्वारा, तमिलनाडु राज्य के सरकारी राजपत्र में बचाव की तारीख अधिसूचित करने के अगले दिन से फ्री-डेरा गिना जाएगा।

ख. निर्यात के लिए

- (i) सभी कार्गो सिवाय बचाव मालों के :

(क) क्षेत्र "क" एवं "ख" पर वाहनांतरित क्षेत्र में मालों को प्राप्त करने की वास्तविक तारीख से गेहूँ के लिए 30 दिन (रविवार एवं पत्तन के अप्रचालन दिनों को शामिल) और सभी अन्य कार्गो के लिए 15 दिन (रविवार एवं पत्तन के अप्रचालन दिनों को छोड़कर)।

(ख) तारीख जिस दिन से जलयान लदान शुरू करता है।

- (ii) बचाव माल :

तीन दिन (तारीख, जिस दिन मालों को वास्तव में बचाया गया से रविवार एवं पत्तन के अप्रचालन दिनों को छोड़कर)।

ग. वाहनांतरण के लिए

वाहनांतरण कार्गो के लिए, पहले तीन दिन की निशुल्क अवधि दी जाएगी और उसके बाद निर्यात कार्गो के अनुसार अधिकतम अवधि क्रम में अनुमत दिया जाए। निशुल्क दिवस की समाप्ति के बाद और प्रति निर्यात कार्गो के अनुसार निशुल्क अवधि वाहनांतरित शुल्क आरोप्य होगा।

4. निशुल्क दिवस के अतिरिक्त निम्नलिखित निशुल्क अवधियों का अनुमत होगा।

- (i) आयात व निर्यात कार्गो दोनों के लिए :

अवधि जिसके दौरान मालों को मूल्यानिर्धारण करने के आम प्रणाली के बजाय सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 (1962 का 52) की धारा 144 के अधीन केमिकल टेस्ट करने या उपधारा (3) एवं धारा 17 के (4) के अधीन जांच करने के लिए रोका जाता है और सीमा शुल्क के कलक्टर द्वारा, आयातकर्ता के पक्ष में कोई भी गलती या लापरवाही होने का आरोप्य न होने को प्रमाण दिया जाता है प्लस एक कार्य दिवस। इसके अतिरिक्त, सीमा शुल्क की अधिसूचित छुट्टियों को भी निशुल्क अवधि के रूप में मान लिया जाएगा।

- (ii) सिर्फ आयात कार्गो के लिए :

अवधि जिसके दौरान मालों की जो निकाले या विनाश किए गए हैं, किसी भी सार्वजनिक स्वास्थ्य प्राधिकारी द्वारा रोका जा सकता है।

5. वाहानान्तरित शुल्कों की परिकलन के लिए यूनिट वही होगा जो घाट शुल्कों के लिए निर्धारित है। जहाँ घाट शुल्क "प्रति यूनिट" या "यथामूल्य" पर आधारित है तो वाहानान्तरित शुल्क को "एक टन" के वजन के आधार पर परिकलित किया जायेगा।

6. एक टन/एक क्यूबिक मीटर के लिए न्यूनतम प्रभार उद्ग्राह्य किया जायेगा।

7. अवधि जिसके दौरान मालों को आयकर निकासी के यथानियम के लिए रोका जाता है और वाहानान्तरित शुल्क के रियायती उद्ग्राह्य के लिए सिफारिश करते हुए सीमा शुल्क के कलक्टर द्वारा प्रमाणित है, तो फ्री डेस की समाप्ति के बाद अधिकतम 150 दिन तक नियम (4) में निर्दिष्ट दर का 50 प्रतिशत प्रभारित किया जायेगा।

8. सर्वे माल :

अगर मालों को सर्वे के लिए रोक रखा गया है और सर्वे किये जाने का वास्तविक प्रमाण स्टीमर एजेंटों या पत्तन के यातायात प्रबंधक द्वारा दिया जाता है तो जहाज से पूर्व अवतरण की तारीख से रविवार एवं पत्तन के अप्रचालन दिनों को छोड़कर ज्यादा से ज्यादा 7 दिन की अवधि को, ट्रान्सिट शुल्क का परिकलन करते समय छूट दी जा सकती है, बशर्ते कि सर्वे पूरा होने के बाद 24 घंटे के अन्दर, माल निकाले गये हैं।

9. अस्वामिक माल :

जहाज के मास्टर्स या स्टीमर एजेंटों से अस्वामिक मालों पर ट्रान्सिट शुल्क प्रभारित नहीं किया जायेगा बशर्ते कि उनके द्वारा अवतरण किये गये जलयान से पूर्ण रूप से अवतरण करने की तारीख से दो महीने के अंदर उन्हें निकाला जायेगा।

10. खाली या अंशतः खाली पेकेज :

अवतरित खाली या अंशतः खाली पेकेजों पर ट्रान्सिट शुल्क देय होगा।

11. रविवार और पत्तन के अप्रचालन दिनों पर ट्रान्सिट शुल्क:

एक बार जब ट्रान्सिट शुल्क प्राप्त होने लगता है तो रविवार और पत्तन के अप्रचालन दिनों के लिए कोई भत्ता नहीं दिया जायेगा।

12. मालों की सुपुर्दगी:

सभी शुल्क उगाही किये बगैर, जिसमें ट्रान्सिट शुल्क अदा करना भी शामिल है, मालिक या परेषिती से माल की सुपुर्दगी नहीं की जायेगी।

13. मालों का संकुलन:

पत्तन के यातायात प्रबंधक द्वारा जब किसी भी समय ट्रान्सिट शेडों या ट्रान्सिट क्षेत्रों में गंभीर संकुलन पकड़ा जाता है, जो पत्तन के जरिए मालों की रेपिड ट्रान्सिट पर प्रभाव डाल सकता है, तो वे, किसी भी विशिष्ट मालों के मालिकों या परेषिती को, एक निर्दिष्ट अवधि के अंदर पत्तन से ऐसे मालों को निकालने का निर्देश दे सकते हैं। अगर ऐसी अवधि के अंदर मालों को नहीं निकाला जाता है, तो यातायात प्रबंधक, मालिकों या परेषिती के अपने दायित्व पर उन्हें निकालने या दूसरी किसी जगह पर रीस्टाक करने पर मजबूर कर सकते हैं। इस तरह निकाले गये मालों पर घाट शुल्क के 100 प्रतिशत के दर पर प्लस पत्तन द्वारा वास्तव रूप से उपगत सम्भलाई प्रभारों, ट्रान्सिट शुल्क प्रभारित किये जायेंगे।

14. (i) कार्गो के सिवा अन्य मालों में मालों में जो कन्टेनर के लिए अभिप्रेत हैं को नोभार से रोककर बाहर ले जाना है तो उपर्युक्त 12 में उल्लिखित फ्री डेस के अतिरिक्त जलयान द्वारा नो भार पूर्ण होने की तारीख के अगले कार्यरत दिन को भी एक फ्री डे के रूप में छूट दिया जायेगा।

(ii) एक जलयान द्वारा रोके गये मालों के मामले में और बाद में किसी दूसरे जलयान पर नो भार किया गया तो रविवार एवं पत्तन के अप्रचालन दिनों को शामिल करते हुए फ्री अवधि को 21 दिन तक गिना जायेगा और उसके मालों के नो भार होने तक ट्रान्सिट देय होगा।

15. ट्रान्सिट शुल्कों को तोलसेतु द्वारा निर्धारित वास्तविक तोल के आधार पर, और/या कार्गो ढोने के लिए रेलवे प्राधिकारी द्वारा रेलवे रसीद जारी किया गया है, वसूल किया जायेगा।

3. अवतरण जगहों के प्रयोग के लिए प्रभार :

क्र.सं	विवरण	यूनिट	क्षेत्र क के लिए दरें
(1)	(2)	(3)	(4)
I	आवृत जगह:—एक महीना या उसका भाग एक पखवाड़ा या उसका भाग	10 स्क. मी.	413.00 207.00
	आवृत जगह के मामले में टिपणी:—		
	(1) पहले दो पक्षों के लिए या उसका भाग	उपर्युक्त कॉलम (1) के अनुसार सामान्य दरें	
	(2) तीसरे और चौथे पक्षों या उसके भाग के लिए	उपर्युक्त कॉलम (4) के अनुसार सामान्य दरों के साथ 100% अधिशुल्क	
	(3) पाँचवें और छठे पक्षों या उसके भाग के लिए	उपर्युक्त कॉलम (4) के अनुसार सामान्य दरों के साथ 200% अधिशुल्क	
	(4) उसके बाद के हर एक पक्ष या उसके भाग के लिए	उपर्युक्त कॉलम (4) के अनुसार सामान्य दरों के साथ 250% अधिशुल्क	
II	खुली जगह :—		
क.	पत्तन की सुरक्षा दीवार के बाहर एक महीना या उसका भाग एक पखवाड़ा या उसका भाग	1 वर्ग मी.	 4.25 2.12
ख.	पत्तन की सुरक्षा दीवार के अंदर एक महीना या उसका भाग एक पखवाड़ा या उसका भाग	-तदैव-	 5.31 2.66

(1)	(2)	(3)	(4)
ग. वेअर हाऊस के एम.पी. शेड एवं बरामदा (एक महीना या उसका भाग)		-तदैव-	30.00
घ. सुरक्षा दीवार के बाहर कंटेनरों के भण्डारण के लिए (किराए पर लिया जाने वाला भंडारण क्षेत्र 2000 वर्ग मी० से कम नहीं होगा) एक महीना या उसका भाग (क्षेत्र "ख" के लिए दरें :—उपयुक्त दरों का 50%)		-तदैव-	3.00

अवतरण जगहों के प्रयोग के लिए शर्तें

1. महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 49 की उपधारा (1) के खंड (ग) में निर्दिष्ट किसी भूमि या किसी रोड में कोई भी माल रखा नहीं जायगा और तृतीकोरन पत्तन न्यास के यातायात प्रबंधक (आगे यातायात प्रबंधक के रूप में संदर्भ होगा) द्वारा ऐसे उद्देश्य के लिए जारी लाइसेन्स के अधीन के सिवाय अन्य कोई भी भूमि या रोड का प्रयोग नहीं किया जायेगा।
2. भूमि या रोड के प्रयोग के लिए लाइसेन्स का आवेदन लिखित रूप में यातायात प्रबंधक को किया जाना है और यातायात प्रबंधक द्वारा जारी लाइसेन्स में निर्दिष्ट अवधि के लिए ही लागू होगा।
3. इस आदेश में दिये गये निर्दिष्ट दरों को लाइसेन्स में उल्लिखित माध्यम से देय होगा और तदनुसार दरों को अदा न करने पर न अदा की गयी देय रकम पर जुर्माना ब्याज (भाग-II के खंड सं० 9 के अनुसार) लगाया जायगा। किसी भी कारण से बकाया देय को उसके देय के 7 दिन के अंदर जुर्माना के साथ नहीं अदा किया जाता है तो यातायात प्रबंधक को लाइसेन्स को रद्द करने और अवधि आवंटित भूमि या रोड को पुनः ग्रहण करने का पूरा अधिकार है और भूमि या रोड को ऐसे रद्द या पुनः ग्रहण करने के मामले में, लाइसेन्सी द्वारा किसी भी क्षतिपूर्ति या उनके द्वारा वहां किये गये कोई भी सुधार को निकालने या ले जाने के लिए मांग करने का अधिकार नहीं है।
4. लाइसेन्स के अधीन की भूमि या रोड पर रखे माल, भंडार लाइसेन्स के दायित्व पर रहेगा और तूतुकुडि पत्तन न्यास या यातायात प्रबंधक या इसका कोई भी अधिकारी किसी भी उठाई, चोरी, क्षति या अन्य किसी घाटा के लिए दायित्व नहीं रहेगा।
5. लाइसेन्सी को, लाइसेन्स के अधीन आने वाली भूमि या रोड या उसके किसी भाग को किसी अन्य व्यक्ति को सब-लेट करने के लिए, तूतुकुडि पत्तन न्यास के अध्यक्ष को लिखित रूप में पूर्ण अनुमति के बगैर, देने के लिए, अनुज्ञेय नहीं है और इस स्थिति के किसी भी उल्लंघन के लिए लाइसेन्स को रद्द किये जाने का दायी है और उसके बाद लाइसेन्सी को सुनवाई किये जाने हेतु उचित संदर्भ देते हुए लाइसेन्सी को लाइसेन्स भूमि या रोड से पूर्णतया खाली करने का दायी दिया जाता है।
6. अगर मालों को लाइसेन्स के अधीन न आने वाले क्षेत्रों पर रखा जाता है तो ऐसे भंडारण को नियमितिकरण करने या मालों को निकालने तक भंडारण की तारीख से अवधि के लिए लाइसेन्सी से निर्दिष्ट दर का दुगुना प्रभारित किया जायेगा।
7. जारी लाइसेन्स के नवीकरण के लिए उसके लिए आवेदन करने पर ही किया जायेगा और इस तरह नवीकरण के लिए ऐसे आवेदन, एक वर्ष या एक वर्ष से कम की अवधि के लाइसेन्स के मामले में लाइसेन्स की समाप्ति की तारीख से कम से कम सात दिन पहले और अन्य लाइसेन्सों के मामलों में लाइसेन्स की समाप्ति की तारीख से कम से कम 30 दिन पहले, किया जाना चाहिए। बशर्ते कि अगर लाइसेन्स की समाप्ति की तारीख से पहले नवीकरण के लिए आवेदन पर कोई आदेश जारी न किये जाने पर, नवीकरण के लिए आवेदन पर आदेश जारी करने तक निर्दिष्ट शर्तों पर यह मान्य रहेगा।
8. भूमि किराया की उगाही, कन्टेनर किराया की अदायगी में पार्टी द्वारा चूककर्ता न होने पर 60 दिन की अवधि के बाद रोक दी जायेगी। लाइनर एजेंट को, किराया की उगाही को रोकने के 50-60 दिन की अवधि के दौरान, पत्तन न्यास में आवेदन दर्ज करना है। किराये की उगाही जारी रहेगी अगर लाइनर पत्तन न्यास को सूचित नहीं करता है। अगर प्रवर्तीय प्राधिकारी द्वारा कन्टेनर को जब्त किया जाता है या कार्गो के निकासी या कन्टेनर को सबजूडीस किया जाता है तो किराया समाप्त करने का प्रावधान लागू नहीं किया जायेगा।

4. कन्टेनर यातायात :

(i) रीफर कन्टेनरों के लिए विशेष सेवायें :—

क्र.सं.	विवरण	रु० दरों में (आठ घंटों में प्रति कनक्सन प्रति पाली या उसका एक भाग) 20'' लंबाई तक 20'' लंबाई से ऊपर
1.	प्रबंध की गयी विद्युत एवं अन्य स्थापनाओं के लिए प्रभार उपयुक्त विद्युत शक्ति एवं उसका मॉनिटरिंग जिसमें शामिल है।	212 283

(ii) पत्तन के सुरक्षा दीवार के बाहर और अन्दर भंडार किए गए कन्टेनरों (खाली एवं भरा) के लिए भंडारण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	(यू एस \$ में, प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसके भाग का, दर)
		20'' लंबाई तक 20'' लंबाई से ऊपर

क. सुरक्षा दीवार के अंदर :—

1. आयात एवं निर्यात कंटेनरों के लिए

(i) पहले 5 दिनों के लिए	निशुल्क	निशुल्क
(ii) छठे दिन से पन्द्रह दिन तक	0.75	1.15
(iii) सोलहवें दिन से बाइसवें दिन तक	3.00	5.80
(iv) उसके बाद	5.80	11.00

2. कन्टेनर बाह्यनान्तरण के लिए

(i) पहले 15 दिनों के लिए (अवतरण करने का दिनांक अशामिल है)	निशुल्क	निशुल्क
(ii) 16वें दिन से 30वें दिन तक	4.00	6.00
(iii) उसके बाद	6.00	8.00

ख. सुरक्षा दीवार के बाहर :—

1. मार्शलिंग यार्ड में ओर/या किसी अन्य क्षेत्र में स्टार्किंग (स्टार्किंग की तारीख से)	0.75	1.15
--	------	------

(iii) यांत्रिक उपस्करों के प्रयोग से कन्टेनरों को सम्हालने के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	हर एक आवेदक द्वारा मांग किए गए प्रति क्रेन और पूर्ति पर देय प्रभार (प्रति कंटेनर प्रति संचालन)
1.	20 फुट लंबाई तक का लदा कंटेनर	443.00
2.	20 फुट से ऊपर और 40 फुट लंबाई तक का लदा कंटेनर	767.00
3.	20 फुट लम्बाई तक का खाली कन्टेनर	153.00
4.	20 फुट से ऊपर ओर 40 फुट लंबाई तक का खाली कंटेनर	254.00
5.	रेलवे फ्लाट से आइ सी डी कन्टेनरों को सम्हालने के लिए और बर्थ ट्रैलर एवं ट्रैलर से बर्थ तक स्थापन। (हर एक संचालन के लिए)	
	(i) 20 फुट लंबाई तक का लदा कंटेनर	224.00
	(ii) 20 फुट से ऊपर और 40 फुट लंबाई तक का लदा कंटेनर	384.00
	(iii) 20 फुट लंबाई का खाली कंटेनर	77.00
	(iv) 20 फुट से ऊपर और 40 फुट लंबाई तक का खाली कंटेनर	136.00

(iv) मार्गस्थ मालों के विनियम ड्रवेल समय और कंटेनरजड मालों के लिए ट्रांसिट शुल्क :—

(क) कंटेनरजड आयात माल :—

क्र.सं.	विवरण	रुपयों में ट्रांसिट शुल्क का दर प्रति टन या उसका भाग
(भरण उतारने की तारीख से)		
1.	पहला 3 दिन (रविवार और पत्तन के अप्रचालन दिनों को छोड़कर)	निशुल्क
2.	अगले 6 दिनों या उसके भाग के लिए	11.00
3.	अगले 6 दिनों या उसके भाग के लिए	19.00
4.	उसके बाद के हर 6 दिनों या उसके भाग के लिए	38.00

(ख) कंटेनरजड निर्यात माल :—

क्र.सं.	विवरण	रुपयों में ट्रांसिट शुल्क का दर प्रति टन या उसका भाग
(प्रवेश करने की तारीख से ऐसे मालों को कंटेनरों में भरने तक)		
1.	पहला 15 दिन (रविवार और पत्तन के अप्रचालन दिनों को छोड़कर)	निशुल्क
2.	अगले 6 दिनों या उसके भाग के लिए	7.00
3.	अगले 6 दिनों या उसके भाग के लिए	14.00
4.	उसके बाद के हर 6 दिनों या उसके भाग के लिए	28.00

कंटेनर यातायात के लिए शर्तें

- पत्तन पर नौभरण करने हेतु मूल रूप से सुस्पष्ट कन्टेनर में माल वाहनांतरण के लिए घाट पर अवतरण होता है तो, अवतरण होने पर एक मात्र घाट शुल्क प्रभारित होगा।
- वाहनांतरण के लिए लाए गए कन्टेनर में भरे कार्गो को टेस्ट जाँच करने हेतु, यातायात प्रबंधक को तुरंत सामान्य प्रमाण अवश्य प्रस्तुत किया जाता है।
- कंटेनर से निकाले गये, भरे कार्गो और वाहनांतरित क्षेत्र में जो स्ट्याकड कंटेनर में भरे जाने वाले कार्गो इस काम के लिए मट्टे पर आबंटित जगह से अलग है, पर नीचे निर्दिष्ट किए गए अन्य कार्गो की तरह लागू विलंब शुल्क दायी होगा।

(क) कंटेनरजड आयात कार्गो।

विलंब शुल्क के उद्देश्य के लिए कन्टेनरों से ऐसे आयात कार्गो को निकालने के लिए फ्री-डेस को कन्टेनरों से आयात कार्गो निकालने की तारीख के अगले दिन से गिना जाएगा।

(ख) कंटेनरजड निर्यात कार्गो।

विलंब शुल्क के उद्देश्य के लिए, ऐसे निर्यात कार्गो के लिए फ्री-डेस, वाहनांतरण क्षेत्र में कार्गो प्रवेश करने की तारीख से गिना जाएगा और उद्ग्राह्य विलंब शुल्क अगर कोई है, तो फ्री-डेस पूरा होने के अगले दिन से जब तक कंटेनरों के अंदर ऐसे कार्गो भरा गया था, गिना जाएगा।

- लदे कन्टेनरों के मामले में, जो कार्गो निकाले बिना पड़ा है, 2 महीने से ज्यादा अस्थायिक है तो, सीमाशुल्क के अनुमोदन से कार्गो को निकालने के लिए लाइनरों को अनुमति दी जाएगी और उनके अपनी लागत पर वेयरहाऊस/पास के खुले क्षेत्र में स्ट्याक करते हुए निपटाने के लिए पत्तन को सौंपा जाएगा।
- भंडारण प्रभारों की उगाही के लिए, आई सी डी कन्टेनरों को वाहनांतरण कन्टेनर का समरूप माना जाएगा और तदनुसार फ्री-पीरियड विनियमित की जाएगी।

6. पत्तन पर संभवतः आने वाले कंटेनर जलयानों एवं उनके विवरणों की सूचना एक हफ्ते पहले ही यातायात प्रबंधक को प्रस्तुत की जानी चाहिए।
7. (क) कंटेनर कं भंडारण के लिए बार्फ पर खुली जगह के आबंटन के लिए आवेदन सात दिन के पहले ही यातायात प्रबंधन के पास पहुंच जाना चाहिए।
(ख) आवेदन की प्राप्ति पर, यातायात प्रबंधक अगर व्यवहार्य है, कंटेनरों के स्टारिंग के लिए घाट पर खुली जगह आबंटन करने पर विचार कर सकते हैं।
8. आबंटित किराये की जगह पर भंडार किए गए मालों के लिए आवेदक सभी जोखिम और दायित्व उठावेंगे और ऐसे जगहों में भंडार किए गए मालों की सुरक्षा के लिए व्यवस्था खुद करेंगे।
9. घाट पर कोई भी कंटेनर पड़ा नहीं रहना चाहिए जिससे कि पत्तन संचालनों में बाधा पहुंचे।
10. कंटेनरों को हमेशा एक कतार में स्टैक किया जाना चाहिए और अगर आवश्यकता पड़े तो अनुमोदित दो कि अधिकतम ऊँचाई में एक के ऊपर एक स्टैक किया जाए।
11. जब कभी पोतवाणिक द्वारा पत्तन की मशीनरी एवं उपकरणों का प्रयोग होता है तो भाड़ा प्रभार समय समय पर लागू दर के मान के अनुसार अलग से प्रभारित किया जाएगा।
12. निःशुल्क दिवसों की अवधि पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल की निःशुल्क अवधि के साथ-साथ चलेगी और निरंतर नहीं चलेगी।

भाग-5 विविध सेवाएँ

1. मान 1 : तुलाई प्रभार (क्षेत्र "क" और क्षेत्र "ख") :—

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	दर रुपयों में
1.	क्षेत्र "क" और "ख" के लिए तुलाई प्रभार	टन	2.95
	न्यूनतम		35.00

तुलाई के लिए लाये गये विशेष माल को, पत्तन द्वारा तोल सेतुओं या तोल मानों पर तोलने के बाद, जहाजी माल की कुल तुलाई के आधार पर, तुलाई प्रभार लगाये जाएँगे।

2. मान 2 : नौवहन को पानी की पूर्ति

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	दरें
----------	-------	-------	------

1. नौवहन को पानी की पूर्ति

(क) बार्फ पर जहाजों को पानी पूर्ति

(i) विदेशी जलयान (यू एस डालर में दर)	1000 लिटर	3.186
न्यूनतम	या उसका भाग	64.90
(ii) तटीय जलयान (रुपयों में दर)	—वही—	47.20
न्यूनतम		897.00

(क) डॉटर बार्ज द्वारा पानी पूर्ति

(i) विदेशी जलयान (दर यू एस डालरों में)	—वही—	6.372
(ii) तटीय जलयान (दर रुपयों में)	—वही—	136

(ग) वाटर बार्ज के प्रयोग के लिए प्रभार

(i) विदेशी जलयान (दर यू एस डॉलरों में)	प्रति ट्रिप	444.27
(ii) तटानुगमन जलयान (दर रुपये में)	—वही—	12036.00

टिप्पणी :—रद्द प्रभार, जब, वाटर बार्ज के लिए आदेश दिया गया लेकिन सेवा के शुरू होने के समय से पहले 6 घंटे के अंदर, लिखित रूप में रद्द के लिए सूचना नहीं मिलेगी।

(i) विदेशी जलयान (दर यू एस डॉलरों में)	29.50
(ii) तटानुगमन जलयान (दर रुपये में)	826.00

- (1) वाटर बार्ज द्वारा पानी की पूर्ति के लिए लगाये गये प्रभारों में, आनुवंशिक प्रभार भी सम्मिलित हैं, जिसे इसके कारण पत्तन को उपगत करना पड़ेगा।
- (2) वाटर बार्ज द्वारा पानी की पूर्ति के लिए लगाये गये प्रभार बार्ज की पूर्ण क्षमता के आधार पर लगाये जाएंगे न कि वास्तविक रूप से बार्ज के लिए पूर्ति किए गए पानी की मात्रा के आधार पर।

3. मान 3 : घाट पर स्टीमरों से टेलीफोन संपर्क करने की व्यवस्था के लिए शुल्क :

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
1.	मान 3 : —घाट पर स्टीमरों से टेलीफोन संपर्क करने की व्यवस्था। (ट्रंक कॉल प्रभारों को छोड़कर) बर्थ के समीप लंगर किए हर एक जलयानों पर, जहाँ टेलीफोन की सुविधा मांगी गयी है या नहीं, के बगैर भी टेलीफोन की व्यवस्था की जाएगी।	हर एक जलयान पर प्रति लाइन प्रति दिन	201.00
	(1) घाटों पर बर्थ किए गए सभी जलयानों के लिए उपर्युक्त प्रभार अनिवार्य हैं, जहाँ जलयानों को, दूरभाष की सुविधा की व्यवस्था की गयी है।		
	(2) अगर किसी घाट पर एक जलयान से अधिक जलयान बर्थ किये गये हैं तो, यातायात प्रबंधक के द्वारा प्रमाणित जलयान को ही घाट पर उपलब्ध दूरभाष की सुविधाएँ प्रदान की जाएगी और उस जलयान पर ही उपर्युक्त प्रभार लगाए जाएँगे और दूसरा जलयान या अन्य जलयानों को इस तरह के प्रभारों को अदा करने से छूट दी जाएगी।		

4. मान 4 : निम्न के अनियमित प्रयोग के लिए प्रभार

- (1) वार्फ क्रेन्स एवं अन्य क्रेन्स और फोर्क लिफ्ट ट्रक
- (2) जलयान के मास्टर्स, मालिकों या एजेन्टों को, वार्फ क्रेन्स एवं अन्य यांत्रिक उपस्कर भाड़े पर देना।

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
1.	मान 4 (1) :—		
	(1) 1 टन तक	प्रति टन	17.00
	(2) 1 टन से 5 टन तक	प्रति हॉइस्ट	28.00
	(3) 5 टन से 10 टन तक	प्रति पेकेज	42.00
	(4) 10 टन से 15 टन तक	प्रभार	70.00
	(5) 15 टन से 30 टन तक		140.00
	(6) 30 टन से ऊपर		315.00

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
2.	मान 4 (2) :—		
(1)	10 टन ग्राब बार्फ क्रेन का प्रयोग	प्रति पाली	1912.00
	—वही—	प्रति आधा पाली	956.00

(क) न्यास द्वारा, बार्फ क्रेन्स की व्यवस्था की जाएगी बशर्ते कि उपलब्धता हो, बार्जेस और लैंटर्स को मिलाकर जलयानों के लोडिंग और अनलोडिंग के उद्देश्य के लिए प्रभार को छोड़कर।

(ख) उपस्कर के प्रयोग के लिए माँग निर्धारित फार्म में, स्पष्ट रूप से 6 घंटों की पूर्व अवधि का समय देते हुए कि जिस समय से उपस्कर की जरूरत हो, इसको छोड़कर कि जब जलयान लगातार क्रेन के साथ कार्यरत है।

(ग) उपर्युक्त क्रेन के आबंटन का विशेष अधिकार यातायात प्रबंधक/उप यातायात प्रबंधक (प्रचालन) को हैं और वास्तव में क्रेन्स अनुरोध किए गए क्रम के अनुसार ही आबंटित किए जाएंगे, लेकिन यातायात प्रबंधक/उप यातायात प्रबंधक (प्रचालन), इस क्रम से अलग हो जा सकते हैं, जब उनके विचार में विशेष परिस्थितियों में, उक्त कार्यवाही न्याय संगत हैं।

(घ) जलयानों पर या तट पर लिफ्ट्स ऐसी स्थिति में रखे जाएंगे कि "जिब का हेड" साइडलिफ्ट्स के ऊपर बेटिकली घूमे और फिर, जो सभी जहाजी माल को पूरा निकालें।

(ङ) दिए गए क्रेन्स या उपस्करों को उन प्रत्येक उद्देश्यों के लिए ही काम में लगाया जाना चाहिए, जिन उद्देश्यों के लिए मांग किया गया हो।

5. **मान 5 : क्रेन्स, फोर्क लिफ्ट ट्रक एवं अन्य यांत्रिक उपस्करों का भाड़ा जिसका उद्देश्य मान 4 में निर्दिष्ट नहीं किया गया :**

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
1.	10 " पर टाटा पी अन्ड एच क्रेन 25 टी, 10 टी पर 45 " रशियन क्रेन 25 टी।	प्रति घंटा या उसका भाग	1062
2.	10 " पर टाटा पी अंड एच 75 टी, 15 टी पर 40 "	—वही—	1221
3.	कोल्स क्रेन (3 टन)	—वही—	236
4.	मार्शल डिमांग क्रेन	—वही—	572
5.	टाटा लोको	—वही—	519
6.	डीजल जनरेटर	—वही—	153
		—वही—	
7.	कोर्क लिफ्ट ट्रक (3 टी)	—वही—	189
8.	फ्लोटिंग क्रेन	—वही—	1528
9.	फ्रन्ट एन्ड लोडर 3 टन/7 टन	—वही—	614
10.	बार्फ क्रेन	—वही—	295
11.	कोल्स एन्डयोरन्स मोबाइल हेवी ड्यूटी क्रेन	—वही—	1021
12.	रोड रोलर	—वही—	153

13. अग्नि शमन का एक यूनिट

(क) बचाव अन्य उद्देश्यों के लिए 808

(ख) वैकल्पिक ड्यूटी के लिए :—

(1) 1800 बजे से 2200 बजे के बीच पूरी अवधि या उसका भाग 354

(2) 2200 बजे से 0600 बजे के बीच पूरी पाली या उसका भाग 708

टिप्पणी :—उपस्करों को दुरुपयोग करने के लिए जुर्माना हर एक अवसर 201

- (1) पत्तन सीमा के बाहर बंदरगाह के क्राफ्ट्स और पत्तन की मशीनरी के इस्तेमाल करने के लिये, लागू प्रभारों से भी और 20% अधिशुल्क लगाया जाएगा।
- (2) जब फायर फैटिंग यूनिट, फोम का इस्तेमाल करेंगे तो, प्रचालन में वास्तविक रूप से प्रयोग में लाये वास्तविक फोम की लागत ही लगायी जाएगी।
- (3) उपर्युक्त मानों में उल्लिखित नहीं किये गये क्राफ्ट्स और उपकरणों की सेवाओं और प्रयोग के लिए, प्रभार, अध्यक्ष और इस तरह के क्राफ्ट्स और उपकरणों की ऐसी सेवाएँ माँगने वाले व्यक्ति के बीच तय किये जाएंगे।
- (4) अध्यक्ष, अपने विशेष अधिकारों से, मान में दी गयी किराया दरों के अनुसार, क्राफ्ट्स या प्लावीयानों को, पत्तन सीमाओं के बाहर किराये पर दे सकते हैं।
- (5) बोर्ड चाहे तो, अपने विशेषाधिकार से, किरायेदारों को, पत्तन की सीमा के अंदर या बाहर किराये पर लेने के लिए, समय समय पर बोर्ड द्वारा निर्धारित और लगायी जाने वाली शर्तों के अनुसार, एक करार प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है।
- (6) किराये की अवधि के कालम में प्लावीयान या उपकरणों के आगे विनिर्देशित दर का आशय एक अलग क्राफ्ट और उपकरण है।
- (7) (i) अगर उपकरण की माँग रद्द नहीं की गयी या माँग किये गये निर्धारित समय के आरंभ होने के बाद रद्द की गयी या उपकरण का पूर्ण उपयोग नहीं लिया गया है तो, माँग में अनुरोध किये गये पूर्ण समय के लिए प्रभार लगाये जाएंगे।
- (ii) बोर्ड के अप्रचालन दिनों पर, माँग किये गये प्रत्येक दिन के एक दिन पहले के कार्य घंटों के अंदर रद्द की सूचना नहीं दी जाती या माँग किये गये अनुसार उपकरण का पूर्ण उपयोग नहीं किया गया है तो भी माँग में दिये गये अनुसार पूर्ण अवधि के लिये प्रभार लगाये जाएंगे।
- (8) किराये प्रभारों के परिकलन के उद्देश्य के लिए, हर शिफ्ट के अंत में वास्तविक कार्य घंटों को संपूर्ण रूप में गिनकर अगले उच्च गुणांक तक पूर्णांकित करना चाहिये। इस उद्देश्य के लिए, मशीनरी को यार्ड से वर्क स्पॉट तक जाने और वर्क स्पॉट से यार्ड वापस जाने के लिए लगने वाला समय भी सम्मिलित किया जाएगा।

6. मान—6—वे लीव चार्जेंस :

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
1. मान 6 (1) :	पाइपलाइनों के लिए "वे लीव चार्जेंस"	वर्गमी. प्रति वर्ष	1.42
2. मान 6 (2) :	ओवर हेड वायर के लिए "वे लीव चार्जेंस"	—वही—	1.42

3. मान 6 (3) :—भूमिगत केबल के लिए "वे लीव चार्जेंस"	—वही—	1.42
4. मान 6 (4) :—पल्लन क्षेत्र में एम/एस.टी.टी.पी.एस. (कन्वेयर के जरिये कोयला ले जाने पर) द्वारा स्वामित्व कन्वेयर सिस्टम के लिए "वे लीव चार्जेंस"	प्रति एम.टी.	0.65

बोर्ड के परिसर लगाये गये पाइप लाइनों के लिए लाइसेंस शुल्क, निम्न दिये गये अनुसार "वे लीव अग्रिमेन्ट्स" उद्ग्राह्य होंगे।

(1) मान 6 (1) पाइप लाइन्स के लिए वे लीव चार्जेंस :

1. वे लीव लाइसेंस के अधीन प्रभार क्षेत्र फार्मूला के द्वारा निश्चित किए जाएंगे।

(क) सिंगल पाइप लाइन के लिए :

पाइप लाइनों के डायामीटर (डी) को पाइप लाइन के लेंगथ गुणा करना, साथ में 30 सी.एम. के वर्किंग (आइ.इ) ए = एल (डी + 30 सी. एम. एस.)

(ख) एक से अधिक पाइप के लिए :

आउटर मोस्ट पाइप के एसस्ट्रीम साइड्स के बीच वास्तविक दूर (डी) को पाइप लाइन के लेंगथ से गुणा करना, साथ में 30 सी.एम.एस. के वर्किंग स्पेस। (आइ.इ) ए = एल (डी + 30 सी. एम. एस.)

(ग) पेडस्टल के ऊपर पाइप लाइन के लिए :

पेडस्टल के फउन्डेशन के बिन्दु (डी) को लेंगथ आफ दि पाइप लाइन्स से गुणा करना, साथ में 30 सी.एम.एस. के वर्किंग स्पेस। (आइ.इ) ए = एल (डी + 30 सी. एम. एस.)

(2) मान 6 (2) ओवर हेड वायर्स के लिए वे लीव चार्जेंस

1. वे लीव लाइसेंस के अधीन प्रभार्य क्षेत्र :

पोल पर लानोस्ट स्ट्रीट के एक्स्ट्रीम एन्ड्स के बीच (डी) दूर को ओवर हेड लाइन के लेंगथ से गुणा करना, साथ में 60 सी.एम.एस. के वर्किंग स्पेस। (आइ.इ) ए = एल (डी + 60 सी. एम. एस.)

(3) मान 6 (3) अंडर ग्राउंड केबल्स के लिए वे लीव चार्जेंस :

1. मार्गाधिकार लाइसेंस के अधीन प्रभार्य क्षेत्र :

लगाये गये हर केबल के लिए, 15 सी.एम.एस. को लेंगथ आफ दि केबल से गुणा करना साथ में 90 सी. एम. एस. के वर्किंग स्पेस (आइ.इ) के ए सिंगल केबल ए = एल (15 सी.एम.एस. + 90 सी.एम.एस.), डबल केबल ए के लिए ए = एल (2 × 15 सी.एम.एस. + 90 सी.एम.एस.) और आगे ऐसा ही।

7. मान—7 : जहाजों तक जहाज भंडार, बंकर तेल आदि बने हेतु पल्लन के पाइप-लाइनों का प्रयोग करने हेतु प्रभार।

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	दर
(i)	विदेशी जलयान (दर यू एस डालरों में)	प्रति के. एल.	0.366
(ii)	तटानुगमन जलयान (दर रुपयों में)	—वही—	5.90

8. मान-8 : नौवहन संचालनक से संबंधित प्रयोग के लिए कमरों का किराया प्रभार

(1) पहले एवं दूसरे वर्फ और पहली व दूसरी कोयला जेट्टी मार्गस्थ शेड की पहली मंजिल

(2) अतिरिक्त बर्ध पर उपलब्ध :

क्र०सं०	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
1.	(क) बी ओ सी वर्फ के I और II बर्ध पर मार्गस्थ शेडों की पहली मंजिल के कमरों के लिए (पानी एवं विद्युत प्रभार शामिल)	प्रति कमरा, प्रति पंचाग, महीना या उसका भाग	460
	(ख) कोयला जेट्टी I और II पर कमरों के लिए		
	(i) 8.23 स्क्व०मी० क्षेत्र के कमरों के लिए	—वही—	460
	(ii) 11.20 स्क्व०मी० क्षेत्र के कमरों के लिए	—वही—	627
	(ग) अतिरिक्त बर्ध पर उपलब्ध कमरों के लिए (पानी एवं विद्युत प्रभारों को शामिल)		
	(i) दक्षिणी ओर के भवन में 30 स्क्व०मी० का हर एक मापन	—वही—	979
	(ii) उत्तरी भवन पर की निचली मंजिल में 41 स्क्व०मी० का हर एक मापन	—वही—	1305

- सामान्यतः कमरे, लिखित रूप में अनुरोध प्राप्त करने पर, इसी प्रकार प्राप्त आवेदनों को वरिष्ठता के आधार, यातायात प्रबंधक के द्वारा आबंटित किये जाएंगे।
- यातायात प्रबंधक द्वारा, किसी भी समय बिना पूर्व नोटिस के, और कोई भी कारण दिये बगैर, कमरे का आबंटन रद्द हो सकता है।

9. मान-9 : तटाग्र परिसर के अंदर स्टीमर एजेन्टों के लिए प्रतीक्षा हॉल के आबंटन का किराया

क्र०सं०	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
1.	मान 9 : तटाग्र परिसर के अंदर स्टीमर एजेन्टों के लिए प्रतीक्षा हॉल के आबंटन का किराया (पानी एवं विद्युत प्रभार शामिल)	प्रति महीना प्रति कमरा	572

10. मान-10 : पत्तन परिसर में कोयला मजदूर लाइनों में कम्पार्टमेंटों का आभियग्रहण करने के लिए किराया

क्र०सं०	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
1.	मान 10 : तटाग्र परिसर के अंदर स्टीमर एजेन्टों के लिए प्रतीक्षा हॉल के आबंटन का किराया (पानी एवं विद्युत प्रभारों को शामिल)	हर एक कमरे के लिए प्रति महीना या उसका भाग	94.00

11. मान-11 : पाल जलयानों के मालिकों को किराये पर और अन्य सरकारी विभागों को उनके जलयानों के ड्रे डाकिंग के लिए ड्रे डाक देने के लिए शर्तें

क्र०सं०	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
---------	-------	-------	---------------

मान 11 : ड्रे डॉक सेवायें

1. जलयानों के ड्रे डाकिंग के लिए :

(क) पाल जलयान

हर एक

4396

(ख) फ्लोटिंग क्राफ्ट्स

हर एक

5522

2. जलयानों को गोदी से बाहर ले जाने के लिए

1062

3. ड्रे डॉक के लिए दैनिक भाड़ा प्रभार :

(क) पहले दस दिन के लिए	प्रति दिन या उसका भाग	354
(ख) 11वें दिन से 20 दिन तक	—वही—	525
(ग) 21वें दिन से आगे का हर दिन	—वही—	708
4. विद्युत प्रभारों को वसूल करने के लिए दर	—वही—	12

टिप्पणी :

अग्रिम किराया प्रभार :

10 दिन के I स्पेल के लिए	5665
10 दिन के II स्पेल के लिए	2549
10 दिन के III स्पेल के लिए	3540

- (1) दैनिक किराया प्रभार, जलयान के डाकिंग और अनडाकिंग दिन को छोड़कर लगाये जाएंगे।
- (2) उक्त प्रभारों में जहाज वजन और पम्पिंग प्रभार हैं, लेकिन शुद्ध पानी की पूर्ति, क्रेन्स और अन्य सुविधाओं के लिए प्रभार सम्मिलित नहीं हैं।
- (3) प्लावी यानों और प्रवाही जलयानों के मालिक/अधिकृत अधिकर्ताओं को, उनके अपने जलयानों के ड्राई डाकिंग के लिए, पहले डाक किए जाने वाले जलयान के पूर्व विवरण प्रस्तुत करते हुए "ड्राई डाक" के आर्बटन के लिए उपसंरक्षक को आवेदन करना होगा।
- (4) (क) साधारण मामलों में, ड्राई डाक केवल दस दिन की अवधि के लिए दिया जाता है और जलयानों के मालिकों और अधिकर्ताओं को यह कोशिश करनी होगी कि सभी मरम्मत दस दिन की अवधि के अंदर पूरी कर दी जाए।
(ख) किसी भी मामले में ड्राई डाक का दखल 30 दिन की अवधि से ज्यादा नहीं होना चाहिए।
(ग) जब कभी बाहरी पार्टी का जलयान, ड्राई डाक में है और वही ड्राई डाक न्यास के प्लावी यानों की आपात मरम्मत के कार्यों के लिए आवश्यक पड़ जाता है तो, ड्राई डाक में स्थित जलयान के मालिक या अधिकृत अधिकर्ता को सूचना प्राप्त सात दिन की अवधि के अंदर ड्राई डाक को खाली करना पड़ता है।
- (5) जब ड्राई डाक किसी आवेदक को आर्बटित किया जाता है तो, उन्हें, डाक में जलयान को लाने के पहले, ऊपर निर्देशित डाकिंग और अनडाकिंग की ओर अग्रिम प्रभार और दैनिक किराया प्रभार आदि को पहले ही अदा करना होगा। अगर जलयान को प्रारंभिक दस दिन की अवधि के बाद भी डाक में रहना पड़ेगा तो, आगे क्रमानुसार दस दिन की दूसरी और तीसरी अवधि के लिए अग्रिम, जैसा मामला हो, अग्रिम किराया प्रभारों को अदा करना चाहिए।
- (6) अध्यक्ष, पत्तन न्यास के विशेष अधिकार के अधीन, नियम (5) के अधीन किसी जलयान के मामले में जमा किये गये निर्देश के पूरी या भाग की राशि को फोर फिट करना पड़ेगा, जब कि डाक करने के लिए जलयान तैयार न हो या डाक के प्रवेश के लिए अधिसूचित दिन पर डाक का उपयोग नहीं किया गया हो। नियम (7) के किसी भी उपबंध का अनुपालन न करने के कारण से जलयान के प्रवेश को मना करने के उपलक्ष्य में ऐसे जलयान के डाकिंग के लिए पत्तन द्वारा उपगत सभी प्रभारों को, पहले ही अग्रिम के रूप में जलयान के मालिक/अधिकृत अधिकर्ता के द्वारा अदा किये गये अग्रिम में से समायोजित किया जाएगा।
- (7) डाक में जलयान के प्रवेश के लिए नियमित समय के पहले, उप संरक्षक से परामर्श के बाद किरायेदार के द्वारा जलयान के संबंध में निम्नलिखित प्रबंध कार्यान्वित किया जाना चाहिए :
(क) हर दिशा में, फोर और एफ्ट पर उपयुक्त हेसकर्स और हीविंग हाइन्स और मास्तेड पेन्डेन्ट के लिए जेनुयिन तैयारी में रहना चाहिए।
(ख) जलयान के, जहां तक संभव हो कील के समीप में खड़ा होना चाहिए और बिलजेस पक्का रूप से सूखा रहना चाहिए, वैसे फोर और एफ्ट भी सभी साइड और स्टेम पार्ट्स बंद किया जाना चाहिए।
(ग) बलास्ट टैंकों को पूर्ण रूप से और ठीक तरह से दरवाजों से बंद करना चाहिए या दरवाजों को खोलकर, पूर्ण रूप से पानी को निकालकर सूखा रखना चाहिए कि उप संरक्षक चाहे तो निरीक्षण के लिए तैयार हो।
(घ) डाक में जलयान के प्रवेश करने के पहले जलयान के सभी वाटर क्लोसेटों और शौचालयों को शुद्ध रूप से साफ करके सुरक्षा रूप से सभी को बंद रखना चाहिए और जलयान के डाक में रहते वक्त जलयान के अंदर किसी तरह का कार्य जो भी हो नहीं किया जाना चाहिए।
(ङ) डाकिंग और अनडाकिंग करते वक्त जलयान के कर्मीदल को, पूर्ण सहकार प्रदान करना चाहिए और डाके के प्रभारी अधिकारी के विचार में बोर्ड पर और लोगों की सेवाओं की अपेक्षा हो, तो, किरायेदार की खर्च पर, व्यवस्था की जानी चाहिए।

- (च) अगर, निरीक्षण करने पर उप संरक्षक, यह महसूस करेंगे कि उपर्युक्त व्यवस्थाओं में से किसी की व्यवस्था ठीक तरह से कार्यान्वित नहीं की गयी है तो, डाक में जलयान के प्रवेश को मना किया जा सकता है।
- (8) जलयान के अनडाकिंग के बाद ड्राइ डाक के उपयोग से संबंधित बिल, किरायेदार को प्रस्तुत किया जाएगा, जिन्हें पत्तन को देय शेष प्रभारों, अगर हो तो अदा करना होगा।
- (9) बिल जारी करने के दिन से 10 दिन की अवधि के दौरान, अगर किरायेदार शेष प्रभारों को अदा नहीं करेगा तो, सभी प्रभारों को पूर्ण रूप से अदा करने के उस समय तक, संबंधित किरायेदार को, बोर्ड की सभी सेवाएं रद्द की जाएंगी और उसी प्रकार किरायेदार के नियंत्रण में रहे किसी भी जलयान को, पत्तन के अंदर आना जाना भी बंद कर दिया जाएगा।
- (10) ड्राइ डाकिंग के समय पर डाकिंग या अनडाकिंग के समय पर जलयान को पहुंचने वाली हानि या क्षति या होने वाली देरी के लिए, बोर्ड या उसके कर्मचारी जिम्मेदार न होंगे।
- (11) निम्न परिणाम के जलयान नहीं ड्राइ डाकिंग किये जा सकते हैं :

विवरण	फीट	मीटर
लंबाई	120	36.58
चौड़ाई	29	8.84
ड्राफ्ट	6	1.83

- (12) 5 फीट 6 इंचेस ड्राफ्ट रखने वाले जलयानों, केवल पूर्ण प्लार-भाटा रहते वक्त ही डाकिंग या अनडाकिंग किये जा सकते हैं।
- (13) किराये के समय पर जलयान के कारण प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से डाक, साज सामान, प्लांट, गियर टाकल आदि को होने वाली क्षति, मरम्मत, हानि आदि को किरायेदार अच्छी स्थिति में ठीक करवायेगा।
- (14) ड्रे डाक के किरायेदार को अपने जलयान के कर्मी दल को ये निर्देश देना होगा कि ड्रे डाक को उपयोग में लेते वक्त न्यास के सिविल और इंजीनियरी कर्मचारियों के निर्देशों को ठीक तरह से निभाएं।
- (15) ड्राइ डाक के किरायेदार, जलयान की सुरक्षा के लिए रात दिन, पहरेदार को, अपने खर्च पर लगायेगा।
- (16) विशेष रूप से उन जगहों को छोड़कर और कहीं भी डाक के पास कोई व्यक्ति को, पिच या तार या अन्य प्बलनशील पदार्थों की सहायता से उबालने या गरम करने का कार्य नहीं करना चाहिए।
- (17) जलयान मालिकों को, उनके अपने जलयानों को अपनी लागत पर ही मरम्मतों को कराया जाना चाहिए।
- (18) मरम्मतों पर काम करने के लिए, स्पेर क्वालिटी की उपलब्धता पर, पत्तन न्यास के वर्कशाप की सुविधाएं, निर्धारित दरों के भुगतान पर दी जाएंगी।
- (19) पत्तन न्यास के वर्कशाप के कार्य समय के बाद, जब कभी जलयान डाक या अनडाक किया जाता है, विभागीय कर्मचारियों को अदा किए जाने वाला समयोपरि प्रभाग अगर हो तो, साधारण प्रभारों के अलावा इसे भी अदा करना पड़ेगा।
- (20) इसके बाद, निर्जल गोदी में जब भी अतिरिक्त सुविधाएं प्रदान की जाएंगी, तदनुसार निर्जल गोदी के प्रभारों को संशोधित किया जाना चाहिए।
- (21) निर्जल गोदी में, जलयान प्रवेश करने के बाद, किसी भी कारण से किसी तरह के वजन को शिफ्ट नहीं करना चाहिए। उप संरक्षक की अनुमति के बिना, शुद्ध पानी को भरना या इंधन को टैंकों से पम्पिंग करना या भरना, या एक जगह से दूसरी जगह तक ले जाना मना है।
- (22) अग्नि सुरक्षा से संबंधित सभी उपयोगों को, किराएदार अपने खर्च से ही, व्यवस्था करके रखना चाहिए।
- (23) जहाज के बगल में खड़ा करने के लिए, स्पोर्ट के रूप में, भण्डार की सहायता लेना मना है।
- (24) किरायेदार को, जो उनके अपने जलयान या क्राफ्ट को पत्तन न्यास के निर्जल गोदी में ले आकर मरम्मत करवाना चाहता है, उनके द्वारा काम के लिए लगाये गये मजदूरों के संबंध में, जो उनके द्वारा सीधे या किसी अन्य अभिकरण के माध्यम से काम पर लगाये गये हों, और निर्जल गोदी के परिसर में जिस अवधि तक काम पर लगाये जाएंगे उस अवधि तक, फैक्ट्री एक्ट और रूल्स और संबद्ध एक्ट के उपबंधों का पालन और लागू करना चाहिए।
- (25) किरायेदार को, निर्जल गोदी के परिसर में निष्पादित कार्य के लिए, उनके द्वारा नियुक्त किए गए मजदूर (कूलीस या लेबरर्स, जो भी हो) को ओर से, इंडियन वर्कमेन्स काम्पेन्सेशन एक्ट, 1923 के अधीन दुर्घटना से घायल या मृत्यु के लिए, दावा की गयी क्षतिपूर्ति रकम की अदायगी के मामले में न्यास को जिम्मेदार होने के लिए सहमत होना चाहिए और ऐसी क्षति पूर्ति निर्धारण की राशि के संबंध में वर्कमेन्स काम्पेन्सेशन के आयुक्त के द्वारा लिए गए निर्णय को अंतिम निर्णय के रूप में स्वीकार किया जाएगा।

- (26) उपर्युक्त शर्तों तब से लागू होंगी जब से किरायेदार के क्राफ्ट, निर्जल गोदी में प्रवेश करने के समय से लेकर, गोदी को छोड़ने के समय तक।
- (27) झाड़ू झाक को, किराये पर मांगने वाले आवेदक को, उपर्युक्त शर्तों का पालन करने के लिए सहमत होते हुए, बोर्ड को लिखित रूप में आश्वासन देना होगा।

12. मान-12 : टूल्स और प्लान्ट्स के किराये के लिए भाड़ा प्रभाग :

क्र०सं०	विवरण	यूनिट	दर रुपयों में	
			मासिक	दैनिक
1.	200 टन डम्ब चार्ज	हर एक	30586	1528
2.	100 टन मड पन्ट्स	—वही—	11894	596
3.	वेल्लिंग सेट (पार्टबल)	—वही—	2348	118
4.	अग्नि सेवा ट्रेलर पम्प	—वही—	2549	130

- (1) पत्तन के उपयोग की आवश्यकता न होने पर, तटपट्ट के अधीन ही, विशेष परिस्थितियों के अधीन, टूल्स और प्लान्ट, अन्य सरकारी विभागों और प्राइवेट पार्टीज की सेवाओं के लिए किराये पर दिये जाएंगे।
- (2) उपर्युक्त किराये की दरें सरकारी विभागों के लिए ही लागू होंगी।
- (3) सरकारी विभागों को छोड़कर, जब उपर्युक्त प्लान्ट्स प्राइवेट पार्टीज को किराये पर दिये जाएंगे तो, किराये की दर, उपर्युक्त दरों से दुगुना होंगी।
- (4) किरायेदार को, बोर्ड द्वारा निर्धारितानुसार पत्तन न्यास के साथ एक करार प्रस्तुत करना पड़ेगा।
- (5) किराये पर दिये गये मशीनरी के प्रभारों की और किरायेदार को अग्रिम रूप से बोर्ड को किराया अदा करना पड़ेगा। फिर भी, अवधि एक कैलेंडर महीने की अवधि से ज्यादा हो जाएगी तो, अग्रिम रूप में प्रभार, हर कैलेंडर महीने के लिए या उसके एक भाग के लिए अदा किया जाना चाहिए।
- (6) किराये की अवधि, प्लान्ट को स्टोर्स से ले जाने के उस समय से लेकर, फिर स्टोर्स को वापस ले आने के उस समय तक, परिकलित की जाएगी।
- (7) किराये की अवधि के दौरान सभी मरम्मतों (सिवाय टूट-फूट के) किरायेदार को चुकाना होगा। किरायेदार द्वारा कौन-कौन सी मरम्मत को चुकाया जाना है, इसका अंतिम निर्णय उपसंरक्षक, पत्तन न्यास एवं बोर्ड द्वारा किया जायेगा।
- (8) किरायेदार को, उक्त पुर्जों एवं यंत्रों को भंडार तक लाने एवं ले जाने के निपटान से संबंधित पैकिंग, भंडार में सम्मलान, सवारी एवं अन्य आनुबंगिक खर्चों से संबंधित सभी प्रभार, जिनमें वाहन शुल्क प्रभार, अगर कोई है, और निर्माण एवं विघटित प्रभारों भी शामिल हैं, चुकाना होगा। अगर किराये की अवधि के दौरान उक्त पुर्जों एवं यंत्रों को मरम्मत हेतु न्यास के वर्कशॉप और या कोई बाहर के वर्कशॉप में ले जाना आवश्यक पड़े तो आने-जाने हेतु सभी सवारी और आनुबंगिक प्रभारों को, किरायेदार चुकायेंगे।
- (9) बोर्ड द्वारा प्राधिकृत अधिकारी के लिए, सभी यथोचित समयों पर उक्त पुर्जों एवं यंत्रों की स्थिति एवं दशा को निरीक्षण करना, विधिसंगत होगा।
- (10) किरायेदार द्वारा, इस समझौते में किसी का उल्लंघन होता है तो बोर्ड अपनी स्वेच्छा से बिना किसी पूर्व नोटिस के इस समझौते पर निर्णय लेते हुए उक्त पुर्जों एवं यंत्रों को अधिकृत कर सकता है।
- (11) बोर्ड द्वारा प्राधिकृत अधिकारी, किसी भी समय किरायेदार को लिखित रूप में सात दिन का नोटिस देते हुए किराये के समझौते पर निर्णय ले सकते हैं और उक्त नोटिस की पर परिसर में प्रवेश कर सकते हैं, जहां प्लान्ट्स या उसके भाग रखे गये हैं और उन्हें निकाल या ले जा सकते हैं और ऐसी कार्यवाही के लिए किसी भी क्षतिपूर्ति के लिए किरायेदार माँग नहीं कर सकता है, लेकिन अवधि के असमाप्त भाग के लिए संतुलित किराये की प्रतिपूर्ति, उस किराये में से, जो पहले से ही अग्रिम के रूप में वसूल किया जा चुका था, प्राप्त कर सकता है।
- (12) इस समझौते पर निर्णय लेने के लिए, चाहे व्यक्ति या अन्यथा, बोर्ड द्वारा प्राधिकृत अधिकारी को ऐसे घर, परिसर या प्रवेश करने के लिए जहां उक्त प्लान्ट्स या टूल्स रखे गये हैं और उन प्लान्ट्स या टूल्स को उस प्रत्येक घर या परिसर से हटाने या ले जाने के लिए हकदार होंगे, इसके अलावा ऐसी कार्यवाही की अवधि में पहुँचने वाली क्षति या हानि के लिए बोर्ड उत्तरदायी नहीं है। बोर्ड के अधिकारियों के द्वारा कार्यान्वित उक्त कार्यवाही का हवाला होते हुए बोर्ड को अदा करने वाले किराये की राशि या किसी रकम से किरायेदार छूट नहीं प्राप्त कर सकेगा।

13. मान—13—13:—लाइसेंसों के लिए शुल्क :

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
1.	कूपर लाइसेंस :—		
(i)	वेस्कट केरियरों के लिए	प्रति पंचांग वर्ष या उसका भाग	35.00
(ii)	वेस्कट एवं कास्क के लिए	—वही—	35.00
(iii)	द्वितीयक लाइसेंस जारी करने जब अपाट्य होने तक विरूप या खो जाता है।	हर अवसर	18.00
2.	लाइसेंस के अनवीकरण के लिए जुर्माना	हर एक	18.00

(1) अवधि की समाप्ति से एक महीने पहले लाइसेंस के नवीकरण के लिए आवेदन न देने पर लाइसेंस को रद्द करने में बाध्य हो सकता है या न्यास के यातायात प्रबंधक के स्वनिर्णय पर सामान्य लाइसेंस शुल्क के अतिरिक्त जुर्माना प्रति लाइसेंस के लिए उगाही हो सकती है।

(2) नयी लाइसेंस प्रदान करते या द्वितीयक जारी करते समय हर एक लाइसेंसी को अपने ही खर्च पर उसकी नवीनतम फोटोग्राफ की दो प्रतियां पत्तन प्राधिकारियों को देनी होंगी।

(3) लाइसेंस की असमाप्त अवधि की वापसी के लिए अनुमति नहीं दी जाएगी।

14. मान 14—फोटो परमिट जारी करने के लिए प्रभार :

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	दर रुपयों में
1.	नयी फोटो परमिट जारी करने हेतु	हर एक	35.00
2.	फोटो परमिट के नवीकरण	—वही—	35.00
3.	द्वितीयक परमिट जारी करने हेतु	—वही—	47.00
	टिप्पणी :—(क) परमिट के नवीकरण न करने हेतु	—वही—	18.00
	जुर्माना और (ख) कर्मचारी को द्वितीयक परमिट		

(1) अनुज्ञा की धारक द्वारा जब अनुज्ञा मांग किए जाने पर स्पष्टीकरण नहीं दी जाती या आवश्यक नहीं पड़ने पर रद्द करने के लिए वापस नहीं किया जाता, तो धारक पर, इस संबंध में, न्याय द्वारा समय-समय पर बनाये गये नियमों के अधीन कार्यवाही की जाएगी।

(2)(क) एक बार जारी अनुज्ञा, उसको जारी करने की तारीख से सिर्फ 3 वर्षों के लिए मान्य होगा और हर तीन वर्ष की समाप्ति पर, उपर्युक्त मद 2 के अधीन निर्धारित प्रभार के भुगतान पर नवीकरण कराना होगा।

(ख) न्यास के यातायात प्रबंधक, जिन्हें अनुज्ञा के नवीकरण के अधिकार दिये गये हैं, नवीकरण के लिए प्रस्तुत की गयी अनुज्ञा को देखते हुए यह निर्णय लेंगे कि उसको नवीकरण किया जाए या उसके बदले नयी अनुज्ञा जारी की जाए।

(ग) मान्यता की अवधि समाप्त होने की तारीख से एक महीने पहले ही नवीकरण के लिए आवेदन देना होगा।

(घ) मान्य अवधि की समाप्ति से एक महीने पहले अगर अनुज्ञा को नवीकरण करने के लिए आवेदन नहीं दिया जाता तो, अनुज्ञा को रद्द करने या नवीकरण शुल्क के अतिरिक्त, प्रति अनुज्ञा पर, जुर्माना (उपर्युक्त टिप्पणी के अधीन निर्धारित किए गए अनुसार) उगाही करने का अधिकार है।

(3)(क) न्यास के कर्मचारी को, नियुक्ति के समय, शुल्क के बगैर नयी अनुज्ञा जारी की जाएगी और हर तीन साल के बाद शुल्क के बगैर नवीकरण भी किया जाएगा।

(ख) न्यास के कर्मचारी को शुल्क के बगैर जारी की गयी अनुज्ञा, खो या विरूप हो जाती है तो (उपर्युक्त टिप्पणी के अधीन निर्धारित किए गए अनुसार) प्रभारों के भुगतान पर दूसरी अनुज्ञा जारी की जाएगी। इस प्रभार को, अध्यक्ष द्वारा छूट दिया जा सकता है अगर संबंधित कर्मचारी द्वारा की गयी शिकायत में अनुज्ञा के खो जाने या विकृति होने के कारण यथोचित है, जिससे कि दूसरी अनुज्ञा जारी करने हेतु उचित होता है।

(4) केन्द्र एवं राज्य सरकार और अन्य निकायों के कर्मचारियों, जिन्हें पत्तन के सिलसिले में अपनी इयूटी की वजह से पत्तन में आने की आवश्यकता पड़ती है, को "फोटो परमिट" जारी किया जाएगा।

- (5) तैयारी के पहले या नमी या दूसरी अनुज्ञा जारी करने या पत्तन द्वारा अनुज्ञा के मवीकरण से पहले इसकी प्रतिपूर्ति की मांग भी की जाती है। इस मान के अनुसार एक बार अदा किए गए प्रभार को किसी भी कारण वापस नहीं किये जाएंगे।
- (6) किसी भी व्यक्ति या संस्था को इस मान के अधीन किसी प्रभार के पूरा या एक भाग के अधित्याग करना अध्यक्ष के विशेष अधिकार के अनुसार होगा।

15. मान 15—अस्थायी पासों को जारी करने हेतु प्रभार :

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	दर रुपयों में
1.	हार्बर में प्रवेश करने हेतु (क्षेत्र "क" में या क्षेत्र "ख" में) अस्थायी पासों को जारी करने हेतु प्रभार।	प्रति व्यक्ति	2.50

- (1) प्रभार का भुगतान "पास" पाने के लिए आने आप अधिकारी नहीं देता।
- (2) अधि, जब तक "पास" मान्य होगा जो एक समय पर 30 दिन से ज्यादा नहीं होगा, पत्तन प्राधिकारियों की स्वेच्छा पर होगा।
- (3) पत्तन को देखने आये माननीय व्यक्तियों, अधिकारियों एवं अन्यो को जारी अस्थायी पासों पर अध्यक्ष की स्वेच्छा पर इस प्रभार की उगाही से छूट होगी।

16. मान 16:—हार्बर परिसर में फोटोग्राफ लेने या फिल्म की शूटिंग के लिए प्रभार :

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	दर रुपयों में
1.	फिल्म बनाने वाली कंपनी या प्राइवेट पार्टी द्वारा फिल्म की शूटिंग हेतु।	प्रति पंचांग दिन या उसका भाग	4248.00
2.	आयात/निर्यात मालों के स्टिल फोटोग्राफ हेतु	—वही—	466.00
3.	संचालन गतिविधियों से संबंधित वीडियोग्राफी लेने हेतु दर	6—वही—	2124.00
4.	संचालन गतिविधियों से संबंधित फोटोग्राफी लेने हेतु दर	—वही—	236.00
4.	पार्टीस या बोट के क्रू, जहाज और अन्य जो उपर्युक्त केस (1) से (4) में शामिल नहीं हैं का फोटोग्राफ लेने।	हर समय हर पार्टी	47.00

1. छूट

- (क) राज्य एवं केन्द्र सरकार द्वारा शैक्षिक और वैज्ञानिक उद्देश्य से और सरकारी प्रचार एवं नौवहन गतिविधियों के सिलसिले में स्टिल फोटोग्राफ ली जाती है और फिल्म की शूटिंग हो सकती है।
- (ख) यातायात प्रबंधक, तूतुकुडि पत्तन न्यास की स्वेच्छा पर परिमाण दीवार के अंदर ही किसी अन्य वजह से हर एक वजह के मेरिट पर, स्टिल फोटोग्राफ लिया जाता है और फिल्म की शूटिंग होती है।
- (ग) अध्यक्ष, तूतुकुडि पत्तन न्यास की स्वेच्छा पर पत्तन परिसरों में किसी अन्य वजह से, हर एक वजह के मेरिट पर, स्टिल फोटोग्राफ लिया जाता है और फिल्म की होती है।

2. प्रभारें :

- (क) प्रभारें, अग्रिम में अदा होंगी और ऐसी अदायगी की किसी कार्यक्रम की असफलता/रद्द होने के लिए प्रतिपूर्ति के लिए अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (ख) पत्तन न्यास के कहने पर या यातायात प्रबंधक, तूतुकुडि पत्तन न्यास के विचारानुसार असाधारण परिस्थिति के अधीन कार्यक्रम अगर रद्द होता है तो अदा प्रभारों की प्रतिपूर्ति की जाएगी बशर्ते कि समय पर मांग की जाती है।
- (3) पत्तन का कोई क्राफ्ट और/या उपस्कर जिसे, फिल्म बनाने वाली कंपनी या फोटोग्राफी लेने वाले को दिया जाता है या उनके द्वारा प्रयोग किया जाता है, पर किराया प्रभार, इस मान के अधीन देय प्रभारों के अतिरिक्त दरों के मान के प्रावधानों के अनुसार उगाही की जाएगी।

17. मान—17: मालों का बचाव या गोताखोर की सेवा प्रयोग करने हेतु शुल्क :

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	% में यथा मूल्य दर	दर रुपयों में
I. बचाव प्रभार :—				
				न्यूनतम शुल्क
i.	रु. 1,000/-से कम		22.00	313.00
ii.	रु. 1,000 और ज्यादा पर रु. 5,000 से कम		18.00	850.00
iii.	रु. 5,000 और ज्यादा पर रु. 10,000 से कम		15.00	1699.00
iv.	रु. 10,000 और ज्यादा पर रु. 20,000 से कम		12.00	2549.00
v.	रु. 20,000 और ज्यादा पर 50,000 रुपये कम		7.00	3469.00
vi.	रु. 50,000 और ज्यादा		5.00	4248.00

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	दर रुपयों में
2. गोताखोर प्रभार :—			
			अधिकतम 4 घंटों
			4 घंटे तक से ऊपर
i.	काम के दिन	प्रति घंटा	767 1198
	न्यूनतम		1487 —
ii.	रविवार और पत्तन के अप्रचालन दिन	प्रति घंटा	1133 1699
	न्यूनतम		2266 —

- (1) इन प्रभारों में सामान्य गोताखोर के प्रभारों की लागत शामिल है लेकिन किसी विशेष प्रभारों को छोड़कर जो कुल मामलों में आवश्यक होती है जैसे कि टग, चार्ज या अन्य क्राफ्ट का प्रयोग जिसे वास्तविक लागत या पत्तन के दर मान में दी गयी दरों पर जैसी स्थिति है प्रभारित किया जाएगा। उन मालों के मामलों में जो पानी से नष्ट हो जाता है, पर उपर्युक्त प्रतिशतता को बिक्री मूल्य पर या सीमाशुल्क मूल्य पर वसूल किया जाएगा।
- (2) उपर्युक्त निर्दिष्ट गोताखोर के प्रभार किए गए सभी गोता कार्य में जहां गोताखोरों द्वारा तलाशी या परीक्षण के परिणाम का लिहाज किए बगैर पत्तन के गोताखोरों की सेवाओं की विशेष मांग की गयी है पर उगाही की जाएगी। जहाज के बोर्ड से गिरे मालों को निकालने के लिए तलाशी की जाती है और ऐसे माल निकाले जाते हैं तो, प्रभारों, प्रति बचाव के अनुसार उगाही की जाएगी।
- (3) जब एक गोता नाव को लान्व द्वारा खींचा जाता है तो अतिरिक्त "टोवेज" प्रभार उगाही की जाएगी।

18. मान—18 : वाहन/उपस्करों के प्रवेश के लिए लाइसेंस :

नीचे उल्लिखित शुल्क, पत्तन द्वारा निम्नलिखित लाइसेन्सों को जारी करते समय उगाही होगी।

1. क्षेत्र "क" एवं क्षेत्र "ख" में प्रवेश हेतु वाहन/उपस्कर लाइसेन्स।

क. क्षेत्र "क" और "ख" में सुरक्षा दीवार शामिल करते हुए पत्तन क्षेत्र में प्रवेश हेतु :

क्रम. सं.	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर (प्रति वाहन/प्रति उपस्कर)
			प्रतिदिन प्रति वर्ष
1.	ठेला	हर एक	3.00 75.00
2.	जानवर द्वारा खींचा जाने वाला ठेला	-वही-	3.00 150.00
3.	पेसेन्जर केरिचर	-वही-	15.00 —

4.	मालों का केरियर	-नहीं-	15.00	1800.00
5.	क्रेन्स आदि जैसे ग्रेवेट माल रामहाला :			
i	प्रति दिन	प्रति सं.	120.00	
ii	प्रति गाह	-वही-	1875.00	
iii	प्रति आधा वर्ष	-वही-	9000.00	
iv	प्रति वर्ष	-वही-	16920.00	
6.	(1) व (2) के मामले में द्वितीयक जारी	हर अवसर	60.00	
7.	(4) व (5) के लिए स्वामित्व के बदलने पर द्वितीयक लाइसेन्स जारी करना	-वही-	90.00	

(1) ठेलों और पशु से खींचे जाने वाले ठेलों के लिए क्षेत्र "क" एवं क्षेत्र "ख" में सुरक्षा दीवार के अंदर प्रवेश करने के लिए सिर्फ लाइसेंस शुल्क अदा करने की आवश्यकता होगी।

(2) छूट दिए गए वाहन :

निम्नलिखित वाहनों को लाइसेंस शुल्क के भुगतान से छूट दी जाएगी।

(1) (क) तूतुकुडि पत्तन न्यास एवं अन्य महा पत्तन न्यासों और

(ख) तूतुकुडि थर्मल पावर प्रोजेक्ट के वाहनों को

उपर्युक्त वाहनों को पत्तन न्यास के संबंधित विभागाध्यक्षों से या पत्तन न्यास के यातायात प्रबंधक से सामान्य या विशेष अनुमति प्राप्त करनी होगी।

(2) नियमित रूट बसें एवं स्कूल बस।

(3) वाहनों जिन्हें प्रवेश के लिए 1-क के अधीन अनुज्ञा दी गयी है।

(4) सभी हल्के वाहन अर्थात् दो पहिए, तीन पहिए, कार, ब्रेन, आदि

(5) चेक गेट के अंदर स्थित हार्बर कॉलोनी के निवास एवं अन्य निवासों, से और तक घरेलू मालों को ढोने वाली सभी वाहन।

(6) ऐसे कोई अन्य वाहन जिसे यातायात प्रबंधक या इस उद्देश्य के लिए अध्यक्ष द्वारा नियुक्त किसी अन्य अधिकारी से विशेष अनुमति प्रदान की गयी हो।

(3) लाइसेन्स जारी करने की शर्तें :

(1) एक दिन के लिए जारी लाइसेन्सों को अस्थायी लाइसेन्स कहा जाएगा।

(2) क्षेत्र-क एवं ख में प्रवेश के लिए अस्थायी लाइसेन्सों को संबंधित क्षेत्र के "धारक अनुभाग" से प्राप्त करना होगा और यह सिर्फ एक दिन के लिए मान्य रहेगा।

(3) किसी लाइसेन्स शुल्क की अदायगी से, क्षेत्रों में प्रवेश करने के लिए वाहनों/उपस्करों के मालिकों को अपने आपसे अधिकार प्राप्त नहीं होता।

(4) सुरक्षा दीवार में प्रवेश करते और चेक गेट I या II से बाहर निकालते समय वाहन/उपस्कर के चालक को, चेक पोस्ट के सुरक्षा गार्ड को, लाइसेन्स प्रस्तुत करना होगा। लाइसेन्स की, अध्यक्ष द्वारा प्राधिकृत अन्य किसी पत्तन अधिकारी द्वारा भी जाँच की जा सकती है।

(5) एक बार अदा किए हुए प्रभारों और लाइसेन्स की असमाप्त अवधि के लिए कोई प्रतिपूर्ति की अनुमति नहीं है।

(6) किसी भी व्यक्ति द्वारा पत्तन परिसर के अंदर किसी भी वाहन/उपस्कर या किसी भी वाहन/उपस्कर को निर्धारित स्पीड सीमा से ऊपर चलाने का या कारण बनने की अनुमति, नहीं दी जाएगी।

(7) किसी भी वाहन/उपस्कर द्वारा पत्तन न्यास परिसर में न्यास की संपत्ति को जब कभी क्षति पहुँचती है तो वाहन/उपस्कर के मालिक इसके जिम्मेदार होंगे और ऐसी क्षति के लिए अदा करेंगे और ऐसी हुई क्षति को अच्छा करने तक वाहन/उपस्कर के मालिक या एजेंट को जारी लाइसेन्स या संचालन के लिए जारी लाइसेन्स को निलंबित करने के लिए पत्तन न्यास को अधिकार है।

(8) कोई भी कारण दिये बगैर लाइसेन्स न देने या जारी लाइसेन्स को रद्द करने के लिए पत्तन को अधिकार है।

19. मान : 19-यात्री कर एवं यात्री के साथ के विभिन्न प्रकार के वाहनों के लिए प्रभार :

क्रम. सं.	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
1.	यात्री कर : (क) श्रेणी I एवं II के लिए	हर एक	30.00
	(ख) डीलक्स केबिन एवं श्रेणी I के लिए	-वही-	53.00
2.	यात्री के साथ आने वाले वाहनों का प्रभार		
i	मोटर साइकिल, स्कूटर, मोपेड, मोटर्स लगा हुआ	-वही-	41.00
ii	साइकिल एवं अन्य पावर्ड दो पहिया वाहन		
iii	मोटर कार	-वही-	319.00
iv	पर्यटक कार, पहिया वेन आदि जैसे मोटर वाहन	-वही-	537.00
v	बस, डम्पर्स एवं लॉरी जैसे मोटर वाहन	-वही-	850.00

(1) पत्तन पर उतरने एवं चढ़ने वाले सभी डेक एवं केबिन यात्रियों को कर उगाही है।

(2) सिविल स्टाफ को छोड़कर सैनिक कर्मचारी को जो ड्यूटी पर पत्तन में चढ़ते या उतरते हैं, यात्रियों को कर के भुगतान से छूट है।

(3) जलयान के एजेन्ट, यात्री से कर वसूल करके और श्रेणी बार से उतरने एवं चढ़ने वाले यात्रियों की संख्या को दिखाते हुए हर एक सफर के लिए एक अलग विवरण के साथ, वसूलित रकम को बोर्ड को जमा करेंगे। इस सेवा के लिए, जलयान के एजेन्ट को उनके द्वारा वसूलित कुल रकम से 5 प्रतिशत की दलाली प्राप्त कर सकते हैं।

20. मान : 20-बिल एवं रसीद आदि की द्वितीयक प्रति जारी करना :

क्रम. सं.	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
1.	बिल एवं रसीद आदि की द्वितीयक प्रति जारी करना	हर एक	15.00

21. मान : 21-माल जलयानों को लकड़ी के लाग्स किराए पर देना

क्रम. सं.	विवरण	यूनिट	रुपयों में दर
1.	माल जलयानों को लकड़ी के लाग्स किराए पर देना	प्रति दिन	35.00

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 23rd December, 1999

No. TAMP/9/99-TPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49, and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Scale of Rates of vessel-related charges, cargo-related charges, and container-handling charges of the Tuticorin Port Trust as in the Order appended hereto. This Notification will be in supersession of all the earlier Notifications of vessel-related charges, cargo-related charges, and container-handling charges of the Tuticorin Port Trust covered by this Order.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No.TAMP/9/99-TPT****THE TUTICORIN PORT TRUST (TPT) ... APPLICANT****ORDER****(Passed on this 8th day of December 1999)**

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) on 2 February 99 about general revision both for cargo related and vessel related charges. It has been stated that last general revision of the Scale of Rates took place in 1995. The TPT has now come up for general revision of Scale of Rates as per Government Guidelines according to which the Scale of Rates has to be revised once in three years. The Port Trust has stated that while framing the proposal the following guidelines as provided by the Tariff Authority for Major Ports have been taken into account:

- (i). Adoption of replacement cost of assets for calculation of depreciation.
 - (ii). Reduction of unit of Berth Hire Charges to eight hours or part thereof as against the existing "per day" (i.e., 24 hours).
2. The port has excluded revision of certain scales such as charges for storage of container, charges for use of tug 'pearl city', wharfage charges for copper concentrate as the same were fixed/revised recently. As regards railway siding charges, they have been proposed for approval by the Railway Board.
3. The proposal to increase the tariffs by 25% uniformly was placed before the Board of Trustees in its meeting held on 26 November 98 vide agenda item No.17. Thereafter the proposal was resubmitted to the Board in its meeting held on 21 December 98 and approved with certain modifications.
4. The proposal was preliminarily examined by the Authority with reference to which examination appropriate corrections were made by the TPT.
5. In accordance with the procedure followed by the TAMP, the (recast) proposal of the TPT was circulated among 17 main users/ representative bodies of users of the port. The comments received from these port users / representative bodies of port users are summarised below:

Tuticorin Steamer Agents' Association:

- (i). The wharfage for shut out containerised cargo shall not be more than the wharfage for a 20 ft FCL.

Presently the port is collecting wharfage for shut out containerised cargo on *ad valorem* basis, which is not correct. If cargo is removed within the free period, no dues shall be collected.

- (ii). The charges for Transhipment containers shall be clearly stated in the Tariff.

Presently, the port is collecting one wharfage for container and for cargo at the time of unloading, and another wharfage for container and for Cargo at the time of loading which is not justified at all.

- (iii). Since the Port dues collected on the basis of GRT, no additional port dues shall be collected for containers loaded on deck on Container Vessels.

Presently, the port is collecting additional port dues for Cargo from Container Vessels. Chennai Port or Cochin Port are not collecting this kind of additional dues.

- (iv). The ground rent for container to be collected on the basis of the status of the containers; and, the definition for empty, loaded import and export container be clearly specified to calculate the ground rent.

At present the port is collecting ground rent for a loaded container and an empty container at the same level of rates. For example, one laden container landed on 1 June the ground charge is calculated from 6 June after 5 days free time.

If the de-stuffing is done on 23 June and the empty container is shifted to Private Yard on 25 June, the ground rent shall be collected as per the Scale of Rates to the laden container up to 23 June and separate charges for empty container rates for 24-25 June.

- (v). After giving the readiness by the Master of vessel to Signal Station, the berth hire charges shall not be collected for the additional time the vessel occupies the berth for various reasons. In other words, berth hire charges shall be collected only on the basis of vessel readiness time.
- (vi). The application of exchange rate for collection of dues shall be as done by Customs authorities.

Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI):

The Industry is passing through a period of recession. Any increase in cost will drastically affect the competitiveness of the commodity as well as the servicing cost of the Port. The revenue earnings can be increased by increasing the volume. Any increase shall not be beyond 10%.

DCW Limited:

- (i). There is no continued downward trend in the cost of end products. The trading conditions are unfavourable to the industry.
- (ii). Indian industry, particularly indigenous products, have to face steep competition from imported materials which are cheaper and better in quality.
- (iii). Any decision on the part of an indigenous manufacturer to hike the cost of its product may ruin his business. The present cost structure may, therefore, be maintained at least for the next three years.
- (iv). The proposed increase is at a uniform rate of 25%. The trade and industry in the present circumstances will not be able to bear this huge burden.
- (v). In the effort to augment the port income, the potentiality of coastal income may be lost. Moreover, the port is likely to generate enough revenue because of the following:
 - (a). Expected commissioning of 600 MW Thermal Power Project at Tuticorin.
 - (b). Sethusamudram Project when commissioned will be a hub port for the TPT which will ultimately enlarge the quantity handling in multiples.
 - (c). In view of the massive dredging operation now being conducted by the TPT, there will be an upswing in the movement of big ships which will definitely multiply the quantum of traffic handling in the short run.
 - (d). With the recent introduction of Dry Port facility in Madurai it is really a boon to bring heavy traffic to the TPT. With the awareness of the easy cost and quick and safe service in resorting to shipments fast spreading, there will be a definite jump in the port revenue.
- (vi). In view of the above, the proposed tariff revision may be kept in abeyance at least for the next three years.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB):

The Tuticorin Thermal Power Station is owned by the TNEB which is a service oriented organisation. More than 50% of cargo handled by TPT belongs to Tuticorin Thermal Power Station (i.e. thermal coal). Any increase in the tariff will increase the landed cost of coal which in turn increase the cost of electricity produced.

It is, therefore, requested to defer the decision for revision in Scale of Rates in case of coal used by Thermal Power Stations. If at all the increase is inevitable, the percentage of increase may be reduced to the bare minimum.

Southern Petrochemical Industries Corporation Limited (SPIC):

- (i). 10% of traffic of TPT is provided by SPIC. Their cargo is being used for manufacture of fertilizer. They are facing problems due to imposition of 5% import duty and 10% surcharge thereon for all the fertilizer. Despite receiving subsidy from the Government, there is an unbridged gap between farm gate price and the maximum selling price which makes the manufacture of fertilizers unviable.
- (ii). In the ports of CHPT and VPT the existing wharfage charges are much less.
- (iii). Any further increase in the wharfage rate will be deterrent to LPG markets.
- (iv). The tariff rates are already on the high side. Any further hike in the rates will strain the industry. The Port can generate additional revenue from new business, new users, and soaring traffic rather than hiking the tariff for the existing users.

The Customs Licensed Agents' Association (CLAA):

- (i). When the port is already earning good profit, the proposal for 25% increase is very high. Any upward revision at present in the tariff will spoil the trade. The proposal, therefore, deserves to be deferred for 2 years.
- (ii). For shut out containerised cargo, the wharfage collected shall not be more than the wharfage for 20ft. FCL. The existing system of collection on *ad valorem* basis is not correct and no dues have to be collected in case the cargo is removed within the free period.
- (iii). There should be a single wharfage for LCL containers.

All India Chamber of Commerce and Industry (AICCI):

- (i). The wharfage collected for shut out containerised cargo shall not be more than the wharfage for a 20ft FCL.

Presently, the port is collecting wharfage for shut out containerised cargo on *ad valorem* basis, which is not correct. If cargo is removed within the free period no dues shall be collected.
- (ii). The charges for Transhipment Containers shall clearly be mentioned in the Tariff.

Presently, the port is collecting one wharfage for container and cargo at the time of unloading, and another wharfage for container and Cargo at the time of loading which is not justified at all.

- (iii). Since Port dues are collected on the basis of GRT, no additional port dues shall be collected for containers loaded on deck on Container Vessels.

Presently, the port is collecting additional port dues for Cargo for Container Vessel. Chennai Port or Cochin Port are not collecting this kind of additional dues.

- (iv). The ground rent for container shall be collected on the basis of the status of the containers and the definition for empty, loaded import and export container be clearly specified to calculate the ground rent.

At present, the port collects ground rent for a loaded container and an empty container at the same level of rates. For example, one laden container landed on 1 June 99 the ground charge is calculated from 6 June 99 after 5 days free time.

If the de-stuffing is done on 23 June and the empty container is shifted to Private Yard on 25 June, the ground rent shall be collected as per the Scale of Rates to the laden container upto 23 June and separate charges for empty container rates for 24 and 25 June.

- (v). After giving the readiness by the Master of vessel to Signal Station, the berth hire charges shall not be collected for the additional time the vessel occupies the berth for various reasons. In other words, the berth hire charges must be collected on the basis of vessel readiness time.
- (vi). The application of exchange rate for collection of dues shall be as done by Customs authorities.

Sterlite Industries (India) Limited:

- (i). Wharfage on Copper Concentrate:

The wharfage on copper concentrate is presently Rs.55/- WMT and in the revised Scale of Rates the wharfage is unchanged at Rs.55/- WMT.

The rate may please be brought down to half the existing rate for the following reasons:

- (a). Copper concentrate is an import substitution cargo as it reduces the outflow of foreign exchange by indigenous value addition.

- (b). As copper is a strategic metal having uses in sectors like defence, housing, agriculture and industry, a reduction by half in wharfage will amount to a reduction in prices of copper by about Rs.300/- PMT which will benefit all the end users.

(ii). Wharfage Dues for Rock Phosphate:

Wharfage dues for Rock Phosphate has been increased from Rs.28/- PMT to Rs.35/- PMT. As rock phosphate is a commodity which has important uses in the agriculture sector in fertilizers and as import of rock phosphate will help in reducing import of phosphoric acid, the status quo on wharfage dues of rock phosphate must at least be maintained if it can not be reduced to zero.

Tuticorin Port Transport and Equipment Owners Association:

The proposed revision will increase the cost of handling at the port. The increase may be reduced to a minimum.

6. A joint hearing in the case was held on 9 August 99 at the TPT. During the joint hearing, the following submissions were made:

ISAA:

- (i). The TPT may calculate exchange rate on the basis of 'customs rate' which is being notified on a monthly basis.
- (ii). If labour is not there, the cost must go down drastically; why is TPT's tariff not competitive?
- (iii). Every year the port gets Rs.10-12 crores profit. There is no case for increase of tariffs.
- (iv). Two-year cycle is too frequent for revision of tariffs.

TNEB:

- (i). 25% increase is high.
- (ii). Lease rent is arbitrary. No classification of use.
- (iii). Why charge over-time? Abolish it.
- (iv). If insurance is only Rs.5 lakhs, why so much fuss. The TPT can absorb.
- (v). 'Free days' for import should start only when cargo unloading is complete. Holidays shall be excluded.
- (vi). For stuffing and de-stuffing like in other ports fix separate (nominal) rates.

- (vii). Shut out containers-shall not be charged on *ad valorem* basis.
- (viii). Second and fourth Saturdays are now declared as holidays, why are they not admitted as 'free days'?
- (ix). TNEB is not against increase; but, 25% is high even for a four year cycle. For a two year cycle, it is not at all justified.

IOC:

By 2001, the product terminal will become multi product terminal. Oil price will soon be de-regulated. These factors must be taken into account. 25% increase is too high.

Stevedores Association:

- (i). The TPT want a 50% increase for use of private equipment. There shall be no charge at all. Private equipment come because the port has no equipment.
- (ii). Damage to equipment may be calculated with reference to historical cost and not with reference to replacement cost.

DCW Limited:

- (i). 10% inflation factor is high. The rate of this year has fallen lately. It has been 2%.
- (ii). Government shall also share the burden of development.
- (iii). Efficiency, labour factors must be increased. The TPT may be better than other ports. But, by absolute standards, it is poor in the TPT.
- (iv). The definition of hazardous cargo is not clear. Industrial and Commercial definition is also not clear. There is a need for clarity.

SPIC:

- (i). SPIC provides one million ton traffic. 25% increase is high; shall be less. We seem to be funding future activity for which future users must pay. Present users shall not be burdened for that. Wharfage is much higher than in other ports. With a 25% increase, it will be astronomical.
- (ii). There is no scope for any further increase for LPG.
- (iii). Wharfage high for fertilizer import. We are actually diverting to the CHPT.

ICCI:

Ground rent for containers cannot be indefinite. After sixty days they must be auctioned.

Tuticorin Port Handling Agents Association:

- (i). Who will pay the container wharfage? Clarify.
- (ii). The rental for office complex at World Trade Avenue shall be charged as for service category and not as for commercial.
- (iii). Increase of 50% entry charges is not justified. It is only a controlling measure. No need for increase at all.
- (iv). Exchange rate fluctuation actually is 3.5% per annum and not 1%.

Lorry Owners Association:

Lorry trade is in distress. We are 'Service Providers'. We cannot bear a 2% increase burden. Protect to us.

TCCI:

25% increase is too high. It will effect competitiveness of our import and export.

Tuticorin Small Scale Salt Manufacturers:

Either totally exempt us or levy only a nominal increase.

Custom House Agents Association:

- (i). Transhipment is not only by sea but by rail and road also.
- (ii). 25% increase is high. If the cycle is going to be two years the increase shall be much less.
- (iii). Compared to Colombo, the TPT is 200%, 300% and 500% costlier in various tariffs.
- (iv). Reduce the tariff. Attract more traffic. Increase revenue. The TPT will benefit more.

7. In response, the TPT has made the following observations:-

- (i). Dredging is not the only capital investment there are others also.
- (ii). The TPT is ready to accept the exchange rate fluctuation calculations as suggested.

- (iii). As regards Deck cargo rounding of tariff, TPT is ready to accept the decision of the TAMP.
- (iv). Insurance coverage – the Port is not ready to pay the annual damage which is Rs.5 lakhs. The annual premium may be Rs.50 lakhs. Let the users decide.
- (v). The increase of traffic of SPIC cargo is only 2%. The other cargo are increasing at 25 – 28%. Nevertheless the TPT can give a slab system – bulk concessions.
- (vi). The TPT is ready to pay 24% penal interest for the delay payment in the income tax model. But users must give all information / documents within a time limit. Otherwise they will not be entitled to the interest.
- (vii). The TPT has decided not to charge wharfage on shutout cargo provided they evacuate it within 24 hours from the operational area.
- (viii). “Transshipment” will be charged only on wharfage – ship to ship only 50% wharfage.
- (ix). Ground rent will be same rate for loaded and empty containers.
- (x). Berth hire shall stop when the ship is ready to go – TPT will further discuss with users and attempt to evolve an agreed arrangement.
- (xi). Exchange rate – let the TAMP decide. The TPT will accept even the Customs Rate.
- (xii). TPT will give the rate for “shallow berth” which will be incorporated in the proposal.
- (xiii). Damage cost may be small or big, but TPT cannot absorb it.
- (xiv). Free days will include only Sundays and the three notified holidays.
- (xv). There will be no charge for shifting of containers for delivery to consignee.
- (xvi). The definition of hazardous cargo is clear and the TPT will explain it to DCW. The TPT provides many extra services and that is why the TPT charges extra.
- (xvii). The TPT's rates for SPIC cargo are low. Compare TPT with 'Group – B' Ports and not with 'Group – A' ports. TPT is ready to give bulk concessions and will introduce a slab rate.
- (xviii). The Port will bifurcate the container and cargo and then there will be no confusion about who will pay.

8. During the joint hearing, some points came up requiring further consultation between the TPT and users. The TPT had taken time to give some additional proposals based on such consultations.

9. The following additional points have emerged in this context:

(i). Wharfage on shut-out cargo at Container Yard:

On the request of the users to levy wharfage on shut-out cargo in per ton rate instead of *ad valorem* rate, it was clarified that the provision of payment of wharfage on the shut-out cargo would be dispensed with the new Scale of Rates. But the users have to clear it from the Container Stuffing Yard to their rental areas within a day of completion of stuffing of the container. The port users demanded to extend the free time to two days to remove the shut-out cargo from the stuffing yard. The same was agreed to by the Port.

(ii). Wharfage on transhipment cargo:

The port users demanded extension of transhipment status of the empty containers. The Port clarified to them that due to shortage of space inside the Custom bounded area and taking into consideration the dumping of empty containers by Overseas container manufacturers, their request was not accepted.

(iii). Separate ground rent for empty and loaded container:

As per the existing Scale of Rates, ground rent is levied as per the size of the containers. The users requested to levy separate storage charges for empty and loaded container. The same was not agreed by the TPT, since the logic behind charging the same rent is that the rent is collected based on the area occupied by the container.

(iv). Wharfage on Deck cargo:

On the request of the users, it was agreed to dispense with the provision of levy of Port dues of the deck cargo of all the vessels.

(v). Rounding off rate:

It was agreed to round off to the nearest rupee on the grand total of each bill.

(vi). Dredging levy:

The expenditure of the Capital Rock Dredging had not been taken into consideration in the proposal. The request of the users to impose levy on the vessels beyond 27' draught, would be examined in consultation with the shippers and shipping agents at the time of finalisation of the dredging levy.

(vii). Penal interest:

The penal interest for belated payment of Port charges will be 24% per annum. The Port will make refund by 20 days from the date of completion of service or submission of documents by the users. In case the port fails to make refund by the stipulated time, for any reason not attributable to the users, the interest at the same rate shall be paid to the users on the refund amount from the date of completion of the scheduled refund date.

(viii). Insurance of Port properties:

The concept of insurance of Port property may be deferred and TAMP may kindly discuss this issue in the FA & CAO's Conference and take a policy decision for all the Major Ports instead of Tuticorin alone.

(ix). Berth hire charge rate of shallow water berth:

The berth hire charges applicable to Berth No.5 and 6 shall be applicable to Shallow Water Berth. Accordingly, decision has already been taken to that effect long back.

(x). Enhancement of free time for import container:

The request of the users to enhance the free time from 5 days to 7 days was not agreed to.

(xi). Shifting charges of containers:

The request to fix a concessional rate for shifting of container inside the Container Yard was not agreed to.

(xii). Wharfage for full loaded LCL export container:

The users were requested to make their internal arrangement while loading LCL export containers to file joint application and wharfage by a single party.

(xiii). Calculation of free time:

It was decided to exclude Sundays and Custom notified holidays and Port non-operating days for calculation of free time.

(xiv). Double wharfage on hazardous cargo:

The demand to earmark a separate area for hazardous cargo was agreed. It was also clarified that as per the IMDG code, the Deputy Conservator of the Port, as Safety Officer, classified the cargo in accordance with the IMDG code.

(xv). Concessional handling charge for ICD container:

It was apprised to the users that the concession extended to ICD containers will not be extended to the house-stuffed containers and/or private CFS stuffed containers, because the objective of extending concession to ICD containers is to encourage the movement of container by rail.

(xvi). Enhancement of entry fee:

The request not to increase the enhancement of entry fee was not agreed to.

(xvii). Cut-off time for levy of berth hire charge:

It was decided that since the Port required at least 4 hours for sailing out a vessel, berth hire charges will be levied for 4 hours from the time of signalling of readiness by the Master of the vessel. If the Port fails to sail the vessel within 4 hours time, there will be no further berth hire charges for the period beyond the 4 hours. If it is found that the vessel has given the readiness signal without being ready, a fine equivalent to a day's berth hire be imposed and the vessel shall pay the fine before boarding of the Pilot.

(xviii). Extension of time for utilisation of equipment deposit:

It was agreed to enhance it from 3 days to 7 days.

(xix). Discontinuance of ground rent after 60 days of landing of container:

It was agreed to stop levy of ground rent after 60 days provided the party was not a defaulter in payment of container rental.

(xx). Bifurcation of container wharfage and cargo wharfage:

The request of the users to levy separate wharfage for container and cargo was agreed.

(xxi). Monthly composite exchange rate:

This issue is left to the Tariff Authority to take a common decision for all the Major Ports.

10.1. With reference to the emphasis on improvements in efficiency and increase in productivity, users were also given time to send specific suggestions for incorporation of conditionalities.

10.2. In this context, M/s. Sterlite Industries (India) Limited have given a suggestion about sanctioning 'discounts' on all port charges (including wharfage charges) for bulk commodity imports (rock phosphate for production of phosphoric acid in their case).

11. Based on the records available, the totality of information collected during the proceedings of this case, and on a collective application of mind, the issues relevant to this case are analysed as set out hereinafter:

- (i). This is one of the first comprehensive tariff revision proposals to be received. The proposal has been formulated in a thoroughgoing manner. The TPT has done good groundwork to compile all relevant details and present them in a meaningful manner. They deserve to be complimented for initiating such a detailed proposal in an elaborate and explicit manner.
- (ii).
 - (a). Another noteworthy initiative relates to consultation with users (including non-Trustee users). This is indeed a welcome step in the right direction. If this practice is extended and expanded, in the long run, this will not only build up goodwill for the port trust with its users but also introduce appreciable transparency in the matter of tariff-setting.
 - (b). Interestingly, this interactive process has not been confined only to pre-submission period. Maintaining its positive approach, the TPT agreed to hold further consultations with its users even in respect of some of the issues that cropped up during the deliberations at the joint hearing. What is remarkable is that, in this consultation again, the TPT and its users could amicably settle many issues. Consequently, in this order, there are many items included as 'agreed points'. The implication of this will be minimise 'imposition' of decisions by the Authority; on many items, as earlier stated, the Authority will only be endorsing agreed positions. In other words, the 'regulation' in such cases will be what the market forces would have done in a highly competitive situation. From the Authority's viewpoint also, this will be a good augury from a long-term perspective.
- (iii). The TPT also deserves to be complimented for presenting a 'sensitivity analysis' relating to its proposal. This was done for the benefit of the Board of Trustees to better understand the implications. The analysis involves projections of impact of the proposals at different levels of revision.
- (iv). Another interesting feature in this case has been the TPT's initial consultations with the Authority so as to be able to introduce necessary amendments/corrections in the proposal before it is circulated to the users for comments. Such a consultative process is indicative of better understanding between the Port Trust and the Regulator; and, it also minimises the scope for friction in subsequent scrutiny.
- (v). On an earlier occasion, the Authority had desired that tariff revision opportunities shall be utilised to get the Port Trusts to adopt the changes that it has been propagating. In this case, we have not had to do that. The TPT itself has confirmed that it has adopted the

TAMP order on definitions of 'coastal' and 'foreign-going' vessels. As will be described later in this order, the TPT has also adopted a few of the other points canvassed by the Authority.

- (vi). Ironically, there is one item with reference to which we have been required in this case to request the TPT not to follow one of the points earlier canvassed by us! This relates to adoption of the 'replacement cost basis' for calculating depreciation. In the Chennai Workshop (February 98), a Guideline was adopted that, in the matter of determination of depreciation, we must move from the conventional 'straight line' approach (based on historical cost) to the 'replacement cost' basis. Acting on the said Guideline, the TPT had calculated depreciation accordingly. But, we have had to dissuade it from doing so as it has not been possible for us yet to develop an acceptable model for adopting the change. In the last consultative meeting with the Financial Advisers of all Port Trusts, it was decided that, until all implications could be clearly analysed and an acceptable alternative could be established, we should not hastily switch over to the 'replacement cost basis'. The TPT has accepted our (altered) advice on the subject and revised its calculations accordingly.
- (vii). Three clarifications have been given by the TPT governing the basis of its formulations:
 - (a). Under capital expenditure, the cost of the recently conducted dredging operation has not been included. Including this item would have substantially pushed up the (tariff) hike required. The TPT proposes to deal with this separately, subsequently. It is not yet clear whether it will be in the nature of a supplementary proposal for tariff revision or whether it will be in the form of a 'dredging levy'. Be that as it may, the relevant point is that the present proposal does not incorporate it.

The capital expenditure cited appears to be very much on the high side (Rs.368 crores). The TPT was, therefore, required to furnish details. In their response, this figure has been reduced from Rs.368 crores to Rs.166 crores, i.e., a drop of Rs.202 crores. Apparently, this was when the point about not including the dredging cost was decided by the TPT.

We are not sure whether even the figure of Rs.166 crores can be taken to be realistic. In response to our query, the TPT has no doubt given the detailed listing of the works involved. But, that can be said to represent more the 'planning' (or, even, budgeting) and not really the execution. For example, as against Rs.50 crores projected for 1998-99, the actual was only Rs.45 crores. In this backdrop, we are not sure whether during 1999-2000 Rs.59 crores will be added to 'capital employed'.

- (b). The implications of wage revision, which is reported to be on the anvil, have not been accounted for. It has been clarified that the TPT will propose another revision when it happens if the burden is found to be substantial.

It will be necessary here to recognise that only the burden for future can properly be built into the tariff. 'Arrears' will have to be paid out of 'reserves'; otherwise, there may be an unjustifiable burden on the tariff eternally built into it.

Bearing this aspect in mind, it will be better for Port Trusts to anticipate wage revisions and provide for reasonable tariff increases to build up a reserve to meet commitments relating to arrears. On earlier occasions, we have had to make this comment in some other cases.

- (c). One major development on the TPT front during this period has been the entry of PSA SICAL to develop a new container terminal. This terminal is ready to be commissioned. Operations will commence as soon as their tariff proposal is approved by us.

In this backdrop, the TPT has confirmed that its traffic and revenue projections have fully reckoned with the implications of emergence of the new container terminal.

This assurance of the TPT notwithstanding, it has to be pointed out that the TPT has projected very high levels of 'revenue losses' relating to container handling. Interestingly, the PSA SICAL, with all its modern hi-tech facilities, projects an income level of Rs.6.08 crores (for 1999-2000) whereas the TPT has given an estimated 'revenue loss' of Rs.7.59 crores! Apparently, there is an element of over-rating here of income levels. Consequently, we have had to moderate this estimation.

- (viii). There are two items on which we have had to alter our earlier standards:

- (a). It has been the stated position of the Authority to adopt a simple average of the previous five years' notified inflation rates to work out the 'inflation factor'. On this basis, this may work out to about 6%. On the basis of the discussions with the TPT, we feel, this may prove to be inadequate. The strident increases in prices of diesel and electricity as also the substantial wage increases likely to occur necessitate a reconsideration of this figure. In our opinion, the TPT demand for a 10% inflation factor is reasonable. Accordingly, this demand is conceded.

- (b). We have all along been adopting an 18% (12+3+3) 'return on capital'. Recently, the Ministry of Surface Transport has informed that they are charging 14% interest on their loans to Ports. That being so, the figure of 18% (12+3+3) may have to change to 20% (14+3+3).

The TPT had claimed 14.5% interest for its loans. In the light of what the Government has reported, we can accept the figure of only 14.00% (and, not 14.50%).

We feel compelled to spotlight the fact that the Government interest rate has strangely gone up when the interest rate in the market is reported to be going down!

- (ix). Two points emerging from our preliminary scrutiny deserve to be addressed:

- (a). The TPT has not reckoned with implications of the exchange rate fluctuations. This will be relevant for the vessel-related charges which are denominated in dollar terms. If these are taken into account, there will be a reduction in the 'revenue shortfalls' reported by the TPT.

The TPT has accepted this contention and has made appropriate adjustments as advised by us. The impact of the exchange rate fluctuations was assessed by us at 1%, 2%, and 3%, respectively for the years 1999-2000, 2000-01, and 2001-02.

- (b). It will be useful to work out cost-centrewise data. Such a presentation will help in reducing the need for cross-subsidy.

A scrutiny of the TPT proposal on this aspect indicates that the 'deficit centres' are more related to 'equipment' and 'residential quarters'.

While we realise that it may not be possible to do away with cross-subsidisation at one stroke, it will be necessary to make a beginning somewhere. It has been the stated position of this Authority that the principle of cross-subsidisation cannot be sustained everlastingly.

- (x). Some of the other noteworthy issues are as follows:

- (a). The TPT has been talking about a Government Guideline prescribing a 3-year validity cycle for tariffs. It has been the stated position of this Authority that the cycle may be prescribed at 2 years, and progressively brought down to one year.

Ideally, annual review/revision of tariffs will be the most logical. Even the Chennai Workshop (February 98) developed a Guideline accordingly. But, since the Authority does not as yet have the professional capability to take on so much load of work, it had been decided to maintain a 2-year cycle for the time being. But, taking note of the views expressed by the TPT, and the overwhelming demand from 'users' for 3-5 year cycle, we make a departure in this case to prescribe a 3-year validity cycle.

If, for justifiable reasons, there is a need to review the tariffs ahead of this schedule, the Authority will be willing to entertain such a request.

- (b). The TPT had originally proposed rounding off of every item in the bill to the nearest rupee. They have discussed this issue with the users to accept our advice that only the total amount in a bill will need to be so rounded off.
- (c). The TPT has proposed to do away altogether with 'commodity classification' in respect of tariffs relating to containers by opting for a box rate. But, after some reconsideration, they have decided that at least in respect of LCL containers the existing system of 'commodity classification' must prevail. This is logical as it will be difficult in such cases to apportion the box rate between different cargo-owners.
- (d). We had earlier advised the TPT to adopt the 'efficiency-linked tariff' introduced by us at the Mormugao Port Trust (MOPT). In subsequent discussions, we have ourselves not stressed this advice. We feel, the MOPT model, which is currently under scrutiny with reference to the Billimoria Report, will need to be refined before it can be recommended for wider adoption.
- (xi). The TPT proposal incorporates many new interesting departures/developments. These are as follows:
 - (a). The unit for berth hire charge is proposed to be reduced from 24-hours to 8-hours. This is in conformity with our Guideline on the issue. And, this is in line with similar initiatives taken by some other major ports like the MBPT. (Incidentally, this change is being introduced at the Chennai Port Trust and the Paradip Port Trust also whose tariff revision proposals are currently being finalised.)

An interesting point to note here is that this change at the TPT has been proposed jointly by the port and its users.

- (b). There will be a time limit beyond which berth hire will not apply. The Guideline developed on this point at the Chennai Workshop (February 98) was to the effect that berth hire shall cease as soon as a vessel reports its readiness to leave.

While expressing its readiness to adopt this principle, the TPT has cited some operational hurdles to such a sharp stipulation of the cut-off point. In consultation with its users, and with their agreement, the TPT has proposed that berth hire shall stop 4-hours after the time of the vessel's signalling readiness to sail.

It has also been agreed upon that one day's berth hire charge shall be levied as penalty for a false signal.

- (c). The TPT proposed a 26% penal interest on delayed payments. They have accepted our advice that there shall be a corresponding penal interest on delayed refunds by the port. They have also accepted the suggestion that the penal interest can be @ 24% which is the rate adopted by the Revenue Department for delayed Income Tax payments.

In this connection, the TPT has stipulated a condition about counting delay only from the time when the user provides all the documents required to be produced.

- (d). During the deliberations at the joint hearing, many users represented against wharfage on shut out cargo. In its subsequent consultation meeting with the users, the TPT has conceded this demand. In other words, this is being incorporated now as an agreed arrangement.
- (e). During the deliberations at the joint hearing, many users objected to the additional levy of port dues on 'deck cargo'. The logic was that port due is levied with reference to GRT; GRT includes deck cargo; and, any additional levy will, therefore, amount to a double burden. Here, again, in its subsequent consultation meeting with its users, the TPT has conceded the point. In other words, there will be no more additional levy on 'deck cargo'.
- (xii). One special reference to the traffic generated by the SPIC is warranted. This is so because, a change from the 'general rate' has been demanded when the Scale of Rates provides no special rate for the SPIC.

Special considerations are possible only if SPIC's rate is special. Otherwise, the normal increase must apply in their case also.

The better course to adopt for accommodating SPIC's demand for special consideration will be to provide 'volume discounts'. This will

be even more valid in this case because of the position that the SPIC has been required to guarantee a minimum level of traffic. Volume discounts for tariffs above the minimum guaranteed level can be justifiably incorporated.

The other major industry in the area, viz., M/s. Sterlite, have also sought a similar dispensation. It should not be difficult for the TPT to consider such requests.

It is relevant in this context to report that the concept of 'volume discounts' has been adopted by the Visakhapatnam Port Trust both for liquid bulk and dry bulk cargoes. And, we are in the process of getting this principle adopted by the PPT and the CHPT while finalising their tariff revision proposals.

- (xiii). As can be seen from the tabular statement of financial position, the TPT will face a revenue shortfall during the period 1999-2002 i.e., the current year and two year validity cycle for the new tariffs to be notified. As earlier described, the implications of the exchange rate fluctuations will have to be reckoned with to reduce the shortfalls. Again, as earlier described, the additional depreciation worked out on a 'replacement cost basis' will have to be removed. And, the 'return on capital' will have to be computed @ 20% instead of the earlier 15% adopted by the TPT. When all this is done, the factual position comes out as follows:

<u>1999-2000</u>	<u>2000-01</u>	<u>2001-02</u>
15.12%	21.54%	25.72%
(Rs.1310.58 lakhs)	(Rs.1923.50 lakhs)	(Rs.2589.54 lakhs)

If we take the average of the three years, it will come to about 20%. Since 1999-2000 is virtually over, it may be reasonable to go on the basis of the average of the next two years. This figure will work out to 23.5%.

In this context, we have to reckon with the fact that the TPT has reported a very liberal estimation of 'capital employed' [as described in point 11(vii)(a) above].

In this context, we have also to reckon with the fact that TPT has reported excessive (loss of) revenue estimation from container traffic [as described in point 11(vii)(c) above].

If appropriate deductions are made for these liberal estimations, the shortfall will be in the range of 15-20%. To allow a 20% hike in tariff can be said to be on the liberal side; to allow a 15% hike in tariff can be said to be somewhat restrictive; and, a middling 18% hike can be said to be reasonable.

12.1. In the result, and for the reasons given above, we approve an 18% across the board increase in the tariffs proposed for revision by the TPT. The wharfage for maize alone, as proposed by the TPT, will remain unaltered. This revision will be valid for three years.

12.2. The detailed listing of the relevant items in the Scale of Rates is amended accordingly and set out in the statement attached as **Annex - 1** to this order. For the purpose of revised computations, figures in rupees have been rounded off to the nearest rupee and figures in dollars have been rounded off to the third decimal point.

13. With reference to the analysis given above and the 'agreements' reported by the TPT, the following points shall be incorporated at the appropriate places in the Scale of Rates either as substantive amendments or added as 'conditionalities':

- (i). The free period for storage of containers shall be five days for both the TPT yard and the PSA SICAL yard. This period shall run concurrently (and not consecutively) to prevent exploitation of the facility.
- (ii). Since the container traffic has virtually been transferred to the PSA SICAL terminal, and bearing in mind the fact that the PSA SICAL do not have the facilities for conducting CFS operations, the existing systems and facilities for port stuffing/de-stuffing of containers shall be maintained by the TPT.
- (iii). The definition prescribed by this Authority for 'coastal' and 'foreign going' vessels shall be adopted by the TPT and incorporated at the appropriate place in the scale of rates.
- (iv).
 - (a). The unit for berth hire charge shall be changed from 'per day' (i.e. 24 hours) to 8 hours.
 - (b). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop four hours after the time of vessel signalling readiness to sail.
 - (c). There shall be a 'penal berth hire' equal to one day's berth hire charge for a false signal.
- (v). User shall pay penal interest @ 24% p.a. on delayed payments.

Likewise, the TPT shall pay penal interest @ 24% on delayed refunds. The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of service or on production of all the documents required from the user whichever is later.
- (vi). There will be no separate wharfage on shut out cargo.
- (vii). There will be no additional levy on deck cargo.

- (viii). The TPT will soon formulate appropriate proposals for introducing volume discounts in tariffs for bulk operators for performances above the minimum guaranteed levels.
- (ix). For purposes of billing, rounding off will be to the nearest rupee on the grand total of each bill.
- (x). The berth hire charges applicable to berth No.5 and No.6 shall also be applicable to the Shallow Water Berth and the Finger Jetty.
- (xi). There shall be no shifting charge for shifting of containers due to reasons not attributable to users.
- (xii). For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays, and port non-operating days shall be excluded.
- (xiii). Categorisation of unclassified cargo as hazardous will be done strictly in accordance with the IMDG Code.

S. SATHYAM, Chairman
[Adv/III/IV/Exty/143/99]

PART-I DEFINITIONS – GENERAL

1. "Coasting Vessel" means a ship/steamer exclusively employed in trading between any Port or Place in India to any other Port or place in India.
2. "COLD MOVE" means, without the power of the engine of the vessel.
3. "Day" means from 6 a.m. to 6 a.m. on the following day.
4. "Foreign Vessel " means a ship/steamer not being a Coasting Ship/Steamer.
5. "Fortnight" means the period from 1st to 15th and from 16th to the end of the Calendar month.
6. The "Gross Registered Tonnage" shall have the meaning assigned to "ton" as defined in the Indian Ports Act, 1908, as amended from time to time.
7. The "Limit of Port of Tuticorin" includes and covers both Zone A and Zone B.
8. "Month" means the period from 1st to end of the Calendar month.
9. 'Port' means Zone A and Zone B of the Port of Tuticorin. 'Zone 'A' of the Port shall comprise all the area other than area in Zone 'B'. 'Zone 'B' shall comprise the area falling within the limits notified in G.S.R. No.306 (E) in Part II - Section 3 (i) of Gazette of India (Extraordinary), dated 31st March 1979.
10. 'Sailing Vessels' mean vessels propelled solely by wind power and include vessels fitted with mechanical means of propulsion.
11. 'Sea going Steam vessels' mean sea going vessels other than Sailing Vessels.
12. "Shift" means shift of 8 hours as applicable to Port Employees.
13. "Trip" means, movements from one point to another in one direction only. (i.e.) In Zone 'B', service from shore to anchorage will be treated as one trip, and from anchorage to shore will be treated as another trip. Ship to ship service will also be treated as one trip. In other words, service to and from i.e. from one point to another and back will be counted as two trips.

PART-II TERMS & CONDITIONS – GENERAL

1. A Foreign going vessel of Indian flag having a general Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Orders.
2. A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
3. In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load Port from the time the vessel starts loading coastal goods.
4. In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes discharging operations; immediately thereafter foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
5. For dedicated Indian Coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
6. The Charges notified in US dollars shall be collected in equivalent Indian Rupees at the Market Buying Exchange rate on the date of arrival of the vessel. In respect of container the charges will be collected in Indian Rupees based on the exchange Rate prevalent on the date of arrival of

the vessel in case of Imports and on the date of arrival of the Containers in case of Exports.

7. For the purpose of calculating the dues, the unit by weight shall be 1 tonne of 1,000 Kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquid in bulk shall be 1,000 litres.
8. In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fraction upto and including 0.5 shall be taken as 0.5 and fractions over 0.5 shall be taken as one unit.
9. In case of belated payment of any charge, under this Scale of Rates, a penalty at the rate of 24% per annum shall be leviable.
10. All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
11. No refund shall be made unless the amount refundable is Rs.20/- or more.
12. The hire of floating crafts, equipments and Tools & Plants by Board to the Public is not guaranteed normally. The crafts/equipments/Tools & Plants shall be hired out only if available. The Board shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life or property arising directly or in-directly from the use of crafts/equipments/Tools & Plants of any sort or any damage which may occur as a result of non-supply or delay in supply or by the use of the crafts/equipments/Tools & Plants of the Board or due to failure of the crafts/equipments/Tools & Plants at any stage during the period of hire. The hirer shall keep the crafts/equipments in good order and condition and shall be liable for any damage caused to the crafts/equipments/Tools & Plants during the subsistence of hire and shall make good all damages, whether by accident, by fire or otherwise. The hirer shall indemnify the Board against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the crafts/equipments/Tools & Plants during the period of hire to any property belonging to the Board including the crafts/equipments/Tools & Plants under hire or to any other person or property or break down or any demurrage incurred on cargo. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the Board. The hirer shall also indemnify the Board for all liabilities under the Workmen's Compensation Act.
13. The cost of repairing the damage sustained by the crafts/equipments/Tools & Plants or appliances or parts thereof that might be broken, missing or specially damaged or lost during the period of hire shall be that actually incurred for the purpose by the Board including the usual indirect charges, centage charges, and profit elements, while the cost of replacements, if necessary of a part or in full of the crafts/equipments/Tools & Plants will be either the book value or the current market value whichever is higher.
14. The Board may, at its discretion, require the hirer to execute an agreement relating to the hire, whether it be within or outside the Port limits, in such form as may be prescribed by the Board from time to time, and upon such terms and conditions as may be laid down by the Board in each case.

15. The services of the Crafts/equipments/Tools & Plant will be made available only on written requisition duly specifying therein the purposes, when the crafts/equipments/Tools & Plant are not required for departmental purposes.
16. Every requisition for availing the services of crafts/equipments/Tools & Plant shall be accompanied by the hire charges in advance.
17. The bill for all service charges such as Berth Hire Fees, hire charges of crafts and equipments/Tools & Plant, will be furnished to the user/hirer who shall pay the balance of service/hire charges, if any. If the user/hirer does not pay the balance hire charges within one week from the date of receipt of the bill, all services of the Board to the user/hirer concerned will be stopped until the arrears are paid in full. Other crafts/equipments/Tools & Plant, if any, under the control of the user/hirer, shall not be allowed to ply/use in the Port area until the arrears are paid in full.
18. The charges at the time of revision shall be regulated as follows:
 - (a) In respect of Pilotage Fees and Berth Hire Fees, the revised rates shall be effective in respect of vessels entering on or after the date of notification. In respect of Port Dues, the notification shall be effective for the vessels entering on or after the expiry of 30 days from the date of notification.
 - (b) In respect of Wharfage Dues, the revised rates shall be effective from the date of notification in respect of the cargoes of vessels berthed on or after the date of notification.
 - (c) In respect of Goods-in-transit Fees, the pre-revised rates shall be applicable for the end of prevailing slab. Thereafter, the revised rate shall be applicable to the subsequent slab.
 - (d) In respect of charges for Storage spaces, the revised fortnightly or monthly rates shall be applicable to the fortnight or month commencing on or after the date of notification.
 - (e) In respect of licence fees for entry of Vehicles/equipments, the revised rates shall be applicable to the licences issued on or after the date of notification.
19. For the recovery of charges, the gross and the net units of each package as specified in the relative invoice or other shipping document shall be taken, subject to test check by the port authorities. In the absence of these documents or the specification of the gross units therein, the units actually arrived at by test check shall be taken as the gross units.
20. i) Advalorem wharfage on Imports shall be calculated on C.I.F. value; On the Exports on F.O.B. value; and Coastal cargo on value specified in the bill of Coastal goods. Customs Bill of Entry/shipping Bill/Bill of Coastal goods shall be the main document for assessing the value of cargo for wharfage purposes and where it is not available the value will be determined based on Bill of Lading/Invoice etc.
21. Wherever both measurement and weight are given, the unit more favourable to the Trust will apply.
22. Port shall make refund by 20 days from the date of completion of service or submission of documents by the users where documents from users were required to prepare the bill, whichever is later. In case Port fails to make refund by the stipulated time, for any reason not attributable to the

users, interest at 24% per annum shall be paid to the users on the amount of refund.

23. Hirer shall mean all users of the Port using all appliances of the Board.
24. In case of damages to crafts, equipments, Tools and Plants, the hirer shall deposit anticipated amount for all such charges for damages as assessed by the Board immediately on receipt of the demand, pending determination of the actual charges and in case of total loss the hirer shall deposit the book value or market value of the crafts or appliances or properties of the Board whichever is higher.

PART – III – VESSEL RELATED CHARGES - TERMS & CONDITIONS AND RATES:-

I. General:

1. Port Dues and Pilotage Fees shall be collected based on the basis of GRT of the vessel. Deck Cargo shall be exempted from assessment of Port Dues and Pilotage Fees.

II. Port Dues:

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit per	Rates In		Frequency of payment in respect of the same vessel
			Rs.	US \$	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	<u>Vessels Chargeable:-</u>				
1	<u>Foreign Vessels:-</u>				
	i) Ships/steamers.	GRT		0.212	The due is payable on each Entry into the Port.
	ii) Sailing Vessel.	GRT		0.106	- do-
2	<u>Coasting Vessels:-</u>				
	i) Ships/steamers.	GRT	2.35		The due is payable once in sixty days provided the payment of the dues once made shall be valid only for three entries into the Port (including the entry on which the payment was made) during the said period of sixty days.
	ii) Sailing Vessel.	GRT	0.60		The payment of the due at the Port will exempt the vessel for a period of sixty days from the liability to pay the due again.

TERMS & CONDITIONS FOR PORT DUES: -

1. In calculating the expiration of the period of exemption in respect of Coasting vessels, the day of payment should be reckoned as one of the 60 days, and the day of entry should be reckoned as the day of payment, whether the dues are actually paid on the day of entry or subsequently, and the date on which the liability to dues is based is that date on which the vessel passes the geographical limits of the port.
2. Port dues shall not be levied on:
 - (i) Vessels belonging to other Indian Ports;
 - (ii) any Pleasure Yachts;
 - (iii) any vessel which, having left this Port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage; or
 - (iv) any vessel which having entered and leaves it within 48 hours without discharge or loading of any passenger or cargo.
3. (a) Vessels entering the Port, but not discharging or taking in any cargo or passengers therein (with the exception of such unshipment/reshipment as may be necessary for purposes of repair), and also vessels taking in only provisions, water, bunker coal or liquid fuel for their consumption, shall be charged with half of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
 (b) Vessels entering the Port in ballast and not carrying passengers shall be charged with Port Dues at three fourth of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
4. Coasting vessel, which after paying half of Port Dues under 3(a) above, re-enters the Port within the period of exemption with cargo or passengers or in ballast shall be charged the differences viz., the half previously conceded.
5. A Coasting vessel, which, after paying three fourths of Port Dues under 3(b) above, re-enters the Port within the period of exemption with cargo or passengers or in ballast shall be charged the differences, viz., one fourth Port dues previously conceded.
6. THE NON-COMMERCIAL VESSELS, FISHING VESSELS AND CRAFTS are exempted from the payments of Port Dues.
7. In the event of any dispute regarding the position of a vessel as to the limits of the Port of Tuticorin, it shall be decided by the Deputy Conservator or by the Officers authorised in this behalf.

III. PILOTAGE FEES: -

Sl. No. (1)	PARTICULARS. (2)	Unit (3)	Rates in	
			Rs. (4)	US \$ (5)
1	The Fees leviable for piloting vessels in and out of the Harbour which includes services of the Port's Pilots and the services of the tugs and launches with the crew, shall be at the rates specified below:- (Zone A)			
A	Upto 3,000 GRT.	GRT	4.55	0.319
B	Above 3,001 To 10,000 GRT.	GRT	4.55	0.319

Sl. No. (1)	PARTICULARS. (2)	Unit (3)	Rates in	
			Rs. (4)	US \$ (5)
c	Above 10,001 To 15,000 GRT.	GRT	4.87	0.330
d	Above 15,001 To 20,000 GRT.	GRT	5.17	0.342
e	Above 20,001 To 25,000 GRT.	GRT	5.37	0.354
f	Above 25,001 To 30,000 GRT.	GRT	5.62	0.366
g	Above 30,001	GRT	5.78	0.378
	MINIMUM CHARGES PAYABLE ON THE ABOVE	Per Ship	12960	616.149
2.	Fishing Trawlers (Minimum Charges)	Each	1440	95.875
3.	For mooring a vessel outside the Harbour when it does not enter or leave it.	Percentage of (1) above	25%	25%
	MINIMUM		4608	219.10
4.	For Shifting and re-mooring or for turning a vessel around in her berth for special services viz., bunkering, supply of fresh water, repair etc.,	Percentage of (1) above	25%	25%
	MINIMUM		3435	163.18
5.	Pilots whose services have been requisitioned but not utilised after the pilot has boarded a Vessel.		820	58.233
<p><u>Note:-</u> (1) The above charges shall be levied not only in cases of cancellation of requisitions for inward and outward pilotage of vessels but also for the cancellation of requisitions for shifting of berth of vessels and remooring or for turning a vessel around in her berth or for remooring a vessel in the same berth due to position of heavy lifts or for any other reasons.</p> <p><u>Note:-</u> (2) The above charges are not leviable in case of (a) cancellations received at least one hour before the Pilot's appointed boarding time of the Vessel. (b) Cancellation caused under exceptional circumstances for reason that could not be attributed to the vessel's faults.</p>				
6.	Special Charges (Detention Fees.): (beyond 30 minutes after pilot boarding such vessel and is kept waiting on board any vessel)			
	(a) For first hour or part of an hour.	Hour	820	58.233
	(b) For every subsequent hour or part thereof	-do-	277	19.871
7.	Compensation Fees for on Carriage of Pilot.	Per Hour	148	6.856

	In the event of a vessel carrying a pilot outside the Port limits for unavoidable reasons the Master shall be bound to leave the Pilot at the next nearest Port and the Master, owner or his representative shall be responsible for the repatriation and all connected formalities there of and be also liable to pay all expenses incurred in the matter of boarding lodging, other reasonable expenses and the repatriation of the pilot thus over carried. In addition, compensation at the rate mentioned above shall be payable by the Master of the Vessel till the Pilot reports back to duty at the Port.
--	--

TERMS & CONDITIONS FOR PILOTAGE FEES: -

1. For Piloting a Vessel on "Cold Move" partly or fully, in any operation, pilotage fee shall be levied at double the rates.
1. In respect of "Priority Berthing / Ousting Priority" to any vessel, the charges for "Shifting in" and "Shifting Out" shall be levied at the rate applicable to one Pilotage act.

IV. TUG HIRE FEES: -

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Rates in	
			Rs.	US \$
			(4)	(5)
(1)	(2)	(3)		
	Tug Service shall be provided as part of the Pilotage Service (without any charge) on requisition from Master/Owners, Agents of vessels for purposes of berthing, unberthing, shifting, mooring, remooring and all connected works.			
1.	Tug hire charges of all tugs irrespective of capacity when requisitioned but not utilised or Delayed.			
(i)	In the case of non-utilisation of the tug by the hirer for any reason, other than those exceptional circumstances under which the hirer has no control and is not at fault and the tug released within one hour from the time of reporting for assigned work.	Per Tug	1210	57.513
(ii)	In the case of the tug being delayed by the hirer beyond one hour from the time the tug has reported for work due to reasons other than exceptional circumstances under which the hirer has no control and is not at fault.			
	(a) For first one hour.	Per tug	2419	115.026
	(b) For every additional half an hour or part thereof.	Per tug	985	46.787
2.	Harbour tugs of more than 10 Ton Bollard Pull engaged for towing barges, lighters etc. and for services other than berthing, unberthing, shifting, mooring and remooring.			

3. Charges for Tug Hire Fees (Continued)

Sl. No. (1)	PARTICULARS. (2)	Unit. (3)	Rates in	
			Rs.	US \$
			(4)	(5)
	(a) Within Inner Harbour.	Per tug per hour or part thereof	2419	115.026
	(b) When engaged within port limits as defined.	-do-	4838	230.053
	(c) When engaged for salvage work within the Port limits.	-do-	7558	359.463
	(d) When engaged for salvage work outside the Port limits.	-do-	9676	460.094
	Note: - In respect of items (c) and (d) above-- The rates include the cost of ration to the crew and the victualling of the Officers deputed for salvage or other operations, but excludes the cost of Insurance plus Incidental charges at 20 percent of the Insurance premium which will also be recovered in addition; includes the services of the crew. The hirer shall also execute an agreement in such form as may be fixed by the Tuticorin Port Trust Board from time to time and upon such terms and conditions as may be laid down by the Board.			
3.	Hire Charges for Tugs, Launches and other Harbour crafts (Zone A and Zone B)		FOR ZONE 'A'	
	1. Cholan and Veeravanchi.	For every 30 minutes or part thereof.	484	23.034
	2. M.L.Veeracheran.	-do-	307	14.396
	3. Tugs below 10 Tonnes Bollard Pull.	-do-	366	17.275
	4. Dumb Barge.	-do-	230	-
	5. Mooring Boats.	-do-	266	-
	6. Tugs of 10 Tonnes Bollard Pull.	-do-	1873	52.660
			FOR ZONE 'B'	
	1. Cholan and Veeravanchi.	Per Trip	484	23.034
	2. M.L.Veeracheran.	-do-	437	20.732
	3. Tugs below 10 Tonnes Bollard Pull.	-do-	726	34.550
	4. Dumb Barge.	For every 30 minutes or part thereof.	230	-
	5. Mooring Boats.	-do-	266	-
	6. Tugs of 10 Tonnes Bollard Pull.	Per Trip	3746	105.31
	Note:-(1) Detention charges - after half an hour along side steamer(Zone B)			
	(a) For Sl.No1 & 2	Per hour or part thereof	608	28.792
	(b) For Sl.No.3	-do-	968	46.067

3. Charges for Tug Hire Fees (Continued)

Sl. No. (1)	PARTICULARS. (2)	Unit. (3)	Rates in	
			Rs. (4)	US \$ (5)
	(c) For SI.No.6 (2) Detention charges - at shore in Zone B. (a) For SI.No1 & 2	-do- Every 30 minutes or part thereof.	4995 307	140.410 14.396
	(b) For SI.No.3 (c) For SI.No.6	-do- -do-	366 1873	17.275 52.66
4.	Additional tug charge for towage of each lighter or sailing Vessel in any one direction	Each	195	9.216
5.	In the cases of the aforesaid floating crafts vide SI.No.3 above, whose services have been requisitioned but not utilised or delayed the following charges shall be levied.(for cancellation)			
	If it was done without giving 3 hours Notice.			
	(i) Launch (Flat Rate).	Each	195	9.216
	(ii) In respect of Tug.(Flat Rate).	Each	389	18.432
	Note:- (1) If it was done without giving two hours notice – Hire charges for one hour at the rates applicable to the particular craft.			
	(2) In the case of delay on the part of the Port user in utilising the craft from the time requisitioned – Actual hire charges as prescribed for the particular craft from the time indicated in the requisition.			

TERMS & CONDITIONS FOR TUG HIRE FEES: -

- For work performed on Sundays and Port Non-Operating Days or between the hours of 6.00 p. m. and 6.00 a. m. additional fees of 50 percent of the charges otherwise leviable shall be recovered. In the case of Zone 'B' no charges shall be levied for the work performed between the hours of 6.00 p.m. and 6.00 a.m. on Board working days.
- The charges for the services for the use of the crafts not mentioned above are arranged between the Chairman and the person requiring such service of such crafts.
- The Board may, at its discretion, hire out the Floating crafts outside the Port limits at the rates of hire mentioned above.
- The decision of the Deputy Conservator shall be final in respect of any disputes arising in the matter of making available the crafts, manner and method of usage, and assessment of damage, etc., to the craft, equipments thereon and materials used, etc.
- Classification of Tug/Launch services as follows:
 - Cargo Related Services:-

- (a) To drop/bring cargo Labourers and Cargo Interest representatives to/from ship.
- (b) To tow cargo boat to/from ship.
- (ii) Ship Related Services:-
- (a) To take/bring ship's Master and Crew, ship chandlers, ship representatives, customs official connected with the ship work.
- (b) To carry ship stores to ship
- (c) To tow water barge to ship.
- (d) To assist ships for Pilotage operation.

V. BERTH HIRE FEES: -

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Rates in	
			Rs.	US \$
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	Vessels having upto 3,000 GRT	Per GRT / Per 8 Hrs or part thereof	0.48	0.024
	Minimum	-do-	1007	47.987
2.	Vessels having 3,001 to 10,000 GRT	-do-	0.33	0.016
	Minimum	-do-	1440	68.475
3.	Vessels having 10,001 to 15,000 GRT	-do-	0.43	0.021
4.	Vessels having 15,001 to 20,000 GRT	-do-	0.57	0.026
5.	Vessels having 20,001 to 25,000 GRT	-do-	0.69	0.035
6.	Vessels having 25,001 to 30,000 GRT	-do-	0.73	0.039
7.	Vessels having over 30,000 GRT	-do-	0.77	0.042
8.	<u>Fishing Vessels (Trawlers / Boats)</u>			
	(a) at finger jetty.	Per vessel / Per 8 Hrs or part thereof	85	4.008
	(b) at VOC Wharf and additional berth.	-do-	132	6.286
Note on Sl.No.8 above:- Any vessel which continues to occupy any berth after the expiry of the time given by the Deputy Conservator/Traffic Manager to vacate the berth (notice of which had been given at least 12 hours in advance) shall pay additional berth hire charges at the following rates: -				
1.For the first two days - At four times the rate of berth hire charges for authorised occupation.				
2.For third day and for subsequent days - At six times the rate of berth hire charges for authorised occupation.				
3.The additional berth hire charges shall be in addition to normal berth hire charges payable under the schedule.				

Charges For Berth Hire Fees (Continued); -

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Rates in	
			Rs.	US \$
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	4. Whenever, a vessel is double banked with another vessel occupying a berth, it will be charged two-third (2/3) of the berth hire charges specified above.			
9.	Non-commercial vessels like tugs and barges	Per vessel / Per 8 Hrs or part thereof	212	-
10.	Craft registered under the Harbour Craft Rules of Tuticorin Port Trust.	-do-	10	-
11.	Other crafts	-do-	14	-
12.	Additional Berth Hire Charges After expiry of Time given by Deputy Port Conservator, to vacate the Berth.(notice given atleast 12 hours in advance)			
	(1) For the first 12 hours.	Per hour or part thereof.	1009	47.920
	(2) For the next 12 hours.	-do-	2018	95.887
	(3) Thereafter.	-do-	3027	143.807
13.	(1) Charges for the lash vessels during the process of Operations of loading or unloading of cargo.	Per Barge / Per 8 Hrs or part thereof	102	4.862
	(2) When Barges wait at safe fleeting area	-do-	33	1.613
14.	Berthing fees on sailing vessels and sea going steam vessels coming alongside the wharves at Zone B of Tuticorin Port.			
	(1) Sailing vessels other than lighters.	Per GRT per trip.	0.24	0.011
	(2) Sea going Steam vessels.	Per vessel / Per 8 Hrs or part thereof	73	3.430

TERMS & CONDITIONS FOR BERTH HIRE FEES: -

1. Berth hire charges shall be levied for a minimum period of a shift of 8 hours or part thereof, irrespective of actual hours of occupation of berth. If a vessel continues to occupy a berth beyond a period of 8 hours of a shift but vacates the berth within next 2 hours, the vessel shall pay additional berth hire at 25% at the rates applicable for a shift. However, if the vacation of the berth is after a period of 2 hours beyond the minimum period of shift of 8 hours, berth hire charges are payable as if the berth is occupied for a full shift.
2. Berth Hire charges shall be levied for 4 hours from the time of signalling of readiness by the Master of the vessel. If the Port fails to sail the vessel within 4 hours time, there shall be no further berth hire charges for the period beyond the 4 hours. The Chairman, Tuticorin Port Trust shall designate an Officer or a Team of Officers to inspect from time to time the readiness of the vessel. If it is found that the vessel has given the readiness signal without being ready, a fine equivalent to a day's (3 shifts of 8 hours each) berth hire shall be imposed and the vessel shall pay the fine before boarding of the Pilot. The Berth hire charge, which was stopped after 4 hours on receipt of the readiness intimation, would start without any discontinuance till the actual time of sailing of a vessel.
3. The Foreign vessel shall be charged berth hire at the rate specified in the schedule above. The Coasting vessels shall be charged berth hire at 70 percent of the rates specified above.
4. All Tankers carrying oil, petroleum products, chemicals in bulk, lube base stock in bulk shall be charged berth hire charges at 125% of the charges applicable to relative classification.
5. Vessels berthed at additional berths, finger jetty and shallow water berth will be allowed a rebate of Re.0.09 per GRT per 8 hours or part thereof for stay in those berths.
6. (i) For providing the 'Priority Berthing' to any vessel, a fee equivalent to Berth Hire Charges" for a single day (3 shifts of 8 hours each) or 75 percent of the Berth Hire Charges calculated for the total period of actual stay at the Berth, whichever is higher shall be Levied.
(ii) For providing the 'Ousting Priority' to any vessel, a fee equivalent to Berth Hire Charges for a single day (3 shifts of 8 hours each) or 100 percent of the Berth Hire Charges calculated for the total period of actual stay at the 'Berth whichever is higher, shall be levied.
7. When a vessel is shifted from V.O.C Wharf to additional berth during any 8-hour duration of stay, berth hire charges as applicable to V.O.C Wharf shall continue to be applied till the expiry of that duration. Thereafter, the rates as applicable to additional berths shall be levied. The same principle shall be applied when a vessel is shifted from additional berth to VOC Wharf.
8. **Charges on lash vessels/ barges.**
 1. If the mother vessel is berthed alongside a wharf, all the charges as applicable to other merchant vessels shall be payable.
 2. If anchored at outer anchorage, port dues alone shall be payable under the normal scale of rates in force irrespective of whether the

of India or not, for the simple reason that the Lash Barges from the mother ship have to be brought into the Port.

3. If anchored at inner anchorage, all charges excluding berth hire shall be payable under the normal scale of rates in force.
4. The charges for towing of barges will be according to the scale of rates prescribed for the crafts used.

PART – IV: - TERMS & CONDITIONS IN RESPECT OF CARGO RELATED CHARGES

I. Wharfage: -

Charges for the use of Wharves, Jetties and Landing Places at the Port of Tuticorin shall be as specified in the Schedule A & B hereto annexed.

1. WHARFAGE DUES - SCHEDULE – A

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit of Charge	RATES FOR	
			ZONE A	ZONE B
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
			Rs.	Rs.
1.	ANIMALS AND ANIMAL PRODUCTS	Each	57	28
2.	<u>CASHEW, FRUITS, NUTS, TAMARIND SEED:-</u>			
	(a) Cashew nuts.	1 M.T.	30	24
	(b) Cashew Kernels.	1 M.T.	41	34
	(c) Tamarind seed.	1 M.T.	28	14
3.	<u>COAL & COKE:-</u>			
	(a) Charcoal in bags/bulk.	1 M.T.	28	12
	(b) Coal & Coke in bulk.	1 M.T.	30	18
	(c) Coal & Coke unloaded through Coal Jetty.	1 M.T.	38	
4.	<u>COIR/YARN MATS:-</u>	1 M.T.	42	21
5.	<u>CONSTRUCTION MATERIALS:-</u>			
	(a) River sand, stone dust, bricks, tiles etc.,	1 M.T.	18	12
	(b) Granite and Coral Stones.	1 M.T.	50	27
	(c) Cement.	1 M.T.	35	18
	(d) Clinker.	1 M.T.	28	14
6.	<u>CONTAINERS:-</u>			
	(a) Containers of 20 feet (Empty)	Each.	85	-
	(b) Cargo in Full Container Load 20 feet.	Each.	425	-
	(c) Containers above 20 feet (Empty)	Each.	130	-
	(e) Cargo in Full Container Load – above 20 feet.	Each.	649	-

1. WHARFAGE DUES - SCHEDULE – A(Continued)

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit of Charge	RATES FOR	
			ZONE A	ZONE B
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
			Rs.	Rs.
7.	COTTON: RAW.	1 Cum.	35	18
8.	<u>FERTILIZERS:</u>			
	(a) Sulphur, and Rock Phosphate,	1 M.T.	33	15
	(b) MOP, Urea, DAP, SOP & other finished fertilizers.	1 M.T.	41	19
9.	<u>FOOD GRAINS & FOOD PRODUCTS:-</u>			
	(a) Rice and other food grains (raw, broken or otherwise)	1 M.T.	42	19
	(b) Salt in bags/bulk.	1 M.T.	5	4
	© Sugar, Candy or cube bags/bulk.	1 M.T.	42	32
	(d) Cattle Feed/Animal Feed.	1 M.T.	12	6
	(e) Maize.	1 M.T.	20	12
10.	IRON & STEEL MATERIAL	1 M.T.	35	18
11.	<u>LIQUID CARGO :-</u>			
	(a) Phosphoric acid.	1 M.T.	85	-
	(b) Vinyl Chloride	1 M.T.	85	-
	© Ethylene-di-Chloride.	1 M.T.	51	-
	(d) Molasses.	1 M.T.	41	-
	(e) Liquid Ammonia in bulk.	1 M.T.	85	-
	(f) Caustic soda lye.	1 K.L.	39	-
	(g) Liquefied Petroleum Gas.	1 Cum.	118	-
	(h) Other Liquid Cargo not specified.	1 Cum.	90	-
12.	MILITARY GOODS.	1 M.T.	57	-
13.	<u>OIL:-</u>			
	(a) Oil Naphtha.	1 K.L.	70	-
	(b) Oil Furnace.	1 K.L.	65	-
	© Super Kerosene, Diesel, Petrol.	1 K.L.	46	-
	(d) Oils – Animals or vegetables.	1 Cum.	46	12
	(e) Oils – Minerals other than specified.	1 K.L.	46	12
14.	<u>ORES:-</u>			
	(a) Ores and Minerals.	1 M.T.	19	12
	(b) Bauxite in bulk or bags.	1 M.T.	28	12
	© Gypsum.	1 M.T.	7	4
	(d) Feldspar.	1 M.T.	19	12
	(e) Ilmenite Sand/rutile.	1 M.T.	19	12

1. WHARFAGE DUES - SCHEDULE - A(Continued)

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit of Charge	RATES FOR	
			ZONE A	ZONE B
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
			Rs.	Rs.
	(f) Copper Concentrate.	1 M.T.	55	-
	(g) Copper Slag.	1 M.T.	30	-
15.	TIMBER AND ALLIED PRODUCTS:-	1 Cum.	31	18
16.	<u>GOODS OTHERWISE NOT SPECIFIED:-</u>			
	Imported/Exported in Bulk.	1 M.T.	42	12
17.	Wharf Dues in respect of Foodgrains manifested for Indian Ports and transhipped into a smaller vessel from tanker or bulk carrier at the Port.	1 M.T.	1.50	-

1. WHARFAGE DUES - SCHEDULE - B

Sl. No.	PARTICULARS.	Advalorem for Zone A Rate (Percentage)
1.	Aluminum Products.	0.20
2.	Alcoholic Products.	0.20
3.	Chillies.	0.50
4.	Coffee.	0.10
5.	Country Drugs.	0.50
6.	C.P.Goods, Cotton yarn and Products.	0.20
7.	Cycle Parts and carpets.	0.20
8.	Fish, Fish Products, Dry fish and Meat Products.	0.20
9.	Ginger.	0.30
10.	Machinery Parts.	0.30
11.	Palmyrah fiber.	0.50
12.	Pepper, Cardamom.	0.02
13.	Personal effects.	0.50
14.	Senna Leaves.	0.50
15.	Tinned Food.	0.20
16.	Tea.	0.15
17.	Vegetables and Provisions.	0.50
18.	Vehicles of Various Types and Accessories.	0.50
19.	Others (Item's not otherwise specified)	0.30
NOTE:- The Charges at Zone B for cargoes noted above shall be 50% of Zone A rates.		

TERMS & CONDITIONS FOR WHARFAGE: -

1. In respect of bulk cargo, the dues shall be recovered on the manifested tonnage.
2. If any question arises as to the classification of any goods, it shall be referred to the Chairman, Tuticorin Port Trust, for decision and the Chairman shall decide the question, which shall be final.
3. The wharfage dues collected under the rules shall be subject to a minimum of Rs.50/-.
4. Wharf dues shall be payable on all cargoes admitted to the said Port's transit areas for shipment. No wharfage shall be levied on shut out cargo subject to the following conditions: -
 - (1) The users have to clear the shutout cargoes from the Transit areas / Container stuffing yard to their rental areas or outside the Port security wall within a day of completion of shipment. (In respect of shut out cargo from containers, the same shall be cleared within 2 days of completion of stuffing of the containers). Failing the above clearance within the stipulated time, the cargo shall attract transit dues as per the Scale of Rates.
 - (2) In case, the Traffic Manager, Tuticorin Port Trust opines that the shutout cargo shall create congestion in the Transit area/stuffing area/Yard, he shall issue 3 days notice to the Users to remove the shutout cargo, failing which, provisions stipulated under Clause No.13 (Under "Part -IV" below "2. Goods-In-Transit Fees") shall be applicable for removal, re-stacking and levy of charges.
5.
 - (1) Goods consigned to Ports other than Tuticorin as per the Bill of lading, if landed at Tuticorin for transshipment, would be considered as transshipment cargo so long as it remains within the Port Security area, and would pay single wharfage payable on landing.
 - (2) For transshipment of cargo from Ship to Ship (Swapping) outside the Port basin, wharfage shall not be collected. But, both the vessels shall pay 25% of the Port dues and charges of other services rendered as per the Port's Scale of Rates except in respect of food grains manifested for Indian Ports
 - (3) As regards, transshipment of cargo from vessel to vessel inside the Harbour basin without using the landing place, the vessels shall pay Port dues and other charges as applicable in full, and 50% of single wharfage charges.
 - (4) If transshipment cargo goes out of the Port Security area and thereafter comes into the Port Security area for loading into the vessel, the same shall not be treated as transshipment cargo and the cargo shall pay the wharfage again for loading into the vessel.
 - (5) In case of Containers, the transshipment status shall be extended only to loaded containers. Empty containers meant for other Ports, if landed at Tuticorin would not be considered as transshipment. Containers that are destuffed within the security gate shall also not be treated as transshipment containers.
 - (6) The concession of transshipment to loaded container shall be withdrawn, if the loaded container goes out of the transit area.

6. Wharfage for goods from vessels in distress:

Item No	Classification for purpose of wharfage	Dues payable
1	Cargo of other ports landed from vessels in distress	Wharfage as per the schedule to the wharfage rules.
2	Cargo that has paid export wharfage at Tuticorin but has not been carried to destination.	No wharfage at the time of landing or at the time of reshipment or if removed out of Board's premises.
3	Cargo of other ports reshipped without having left the Board's premises.	No wharfage at the time of shipment

7. On packages containing articles of miscellaneous character, charges shall be levied at the rate applicable to the articles on which the highest rate is chargeable.
8. In the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as "Goods not otherwise specified" 100 percent of the Wharfage shall be recovered over and above the normal dues. The above rule shall be extended to the FCL and LCL Containers carrying hazardous cargo also.
- 9 The following categories of goods shall be EXEMPTED FROM WHARFAGE charges.
- Bonafide consumable/ Non-consumable ship stores;
 - Passenger's and Seaman's Bonafide baggage and personal effects accompanying them;
 - Empty gunnies and twines sent to ships to facilitate landing or loading of cargoes in bulk order replacing wet or torn bags;
 - Goods consigned to or by the Board;
 - Postal Mail bags.
10. Footnote to Serial No.6 of Schedule A- The Box rate prescribed for cargo in FCL containers will also apply in the case of LCL(Less than Container Load) cargo, provided in full container though originating from different consignors
11. All goods intended for shipment shall be assessed on Export Application and the Wharf dues shall be paid before the goods are shipped. All goods to be landed within the Port of Tuticorin shall be assessed on Import Application and Wharf dues shall be paid immediately on landing of the goods.

2. Goods-In-Transit Charges: -

Sl. No.	DESCRIPTION	(IN RUPEES)	
		IMPORT	EXPORT
		PER WHARFAGE UNIT ZONE A	
1.	For the first six days or part thereof.	11	7
2.	For the next six days or part thereof.	18	14
3.	Thereafter for every six days or part thereof.	35	28
(1) For Zone 'B' 50% of the above rates shall apply.			
(2) In respect of Import alone -- For Open Storage of Cargoes at Wharf area, only 75% of the above transit dues shall be applied.			

TERMS & CONDITIONS FOR GOODS-IN-TRANSIT FEES: -

1. The Transit area shall be the area within the Security Wall excluding warehouse and open area leased for Storage of Cargo.
2. No export cargo shall be admitted into the Port premises without the permission in writing from the Traffic Manager of the Port. Normally, export cargo for a vessel shall be admitted only after the vessel is opened for exports.
3. Free days for Import & Export Cargo shall be admissible as follows:

A. For Imports: -

- i) a) Three working Days, for all commodities except Raw Cashew (Imports) and
- b) Five Working Days for Raw Cashew (Imports)
(Excluding Sundays Customs Notified Holidays and Port Non-Operating Days) following the date of the complete discharge of the goods from the vessel on to jetties, quays or wharves. When goods are landed from the vessel into lighters, barges or other floating crafts, the three working days shall be calculated from the date of complete discharge of goods from the lighters, barges or other floating crafts on the jetties, quays or wharves.
- ii) In the case of Salvaged goods, the free days shall be reckoned from the day following the date of notification of salvage by the receiver of wrecks in the Official Gazette of Tamil Nadu State.

B. For Exports: -

- (i) All cargo except salvaged goods:
 - (a) 30 days for Wheat (including Sundays, Customs notified holidays and Port Non-Operating Days) and 15 days for all other cargo (excluding Sundays and Port Non-Operating Days) from the actual date of receipt of the goods in the transit area at Zone 'A' and 'B'.
 - (b) From the date the vessel commences loading.
- (ii) Salvaged goods: -
Three days (excluding Sundays, Customs notified holidays and Port Non-Operating Days from the date on which the goods were actually salvaged.)

C. For Transshipment: -

The free period of three days shall first be allowed in transshipment cargo and thereafter concurrently the maximum period as per export cargo will be allowed. After the expiry of free days and free periods transit fees shall be levied as per export cargo.

4. The following free periods shall be allowed in addition to the free days.

i) Both for Import & Export Cargo: -

Periods during which goods are detained by the Collector of Customs for examination under sub-sections (3) and (4) of section 17 and for chemical test under section 144 of the Customs Act, 1962 (52 of 1962) other than the ordinary processes of appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers plus one working day. The Customs notified holidays shall also be treated as free periods in addition.

ii) For Import Cargo alone: -

Periods during which the goods are detained by any Public Health Authority whether cleared or destroyed.

5. In calculating the Transit fees, the Unit to be adopted shall be the same as prescribed for wharfage. Where the wharfage is based on 'Per unit' or on 'Advalorem', the transit fees shall be calculated on the basis of weight of 'one tonne'.
6. A minimum charge as for one tonne/one cubic metre shall be levied.
7. Periods during which goods are detained for Income tax clearance formalities and certified by the Collector of Customs with a recommendation for concessional levy of transit fees, shall be charged at 50 percent of the rate specified in Rule (4) upto the maximum of 150 days after the expiry of the free days.
8. **Survey goods:**
If goods are detained for survey and are actually certified to have been surveyed either by the Steamer Agents or the Traffic Manager of the Port then a period not exceeding 7 days excluding Sundays and Port Non-Operating Days from the date of completion of discharge from the vessel may be excluded while calculating the transit fees provided that the goods are removed within 24 hours after the completion of the survey.
9. **Unclaimed Goods:**
Transit fees shall not be charged on unclaimed goods from Masters of the ship or the Steamer Agents provided that they are cleared within two months from the date of complete discharge of the vessel from which they were landed.
10. **Empty or Partially empty packages:**
Transit fees shall be payable on packages landed empty or partially empty.
11. **Transit fees on Sundays and Port Non-Operating days: -**
Once transit fees begin to accrue no allowance shall be made for Sundays and Port Non-Operating Days.
12. **Delivery of Goods:**
Goods shall not be delivered to owner or consignee unless all dues leviable thereon, including transit fees are paid.
13. **Congestion of Goods:**
If at any time the Traffic Manager of the Port apprehends a serious congestion in the Transit sheds or the Transit area which may affect the rapid transit of goods through the Port, he may direct the owners or consignees of any specific goods to remove such goods from the Port premises within a specified period. If the goods are not removed within such period, the Traffic Manager may cause them to be removed and restacked in any other place at the expense and at the sole risk of the owners or consignees. Goods so removed shall be charged transit fees at the rate of 100 percent of the wharfage plus actual handling charges incurred by the Port.
14. i) In the case of goods other than cargo intended for container shut out from shipment and removed outside, in addition to the free days mentioned in 3b above, the working day next to the date of completion of shipment by the vessel will also be allowed as a free day.

ii) In the case of goods shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel the free period shall count upto 21 days including Sundays and Port Non-Operating Days, and thereafter transit fees shall be payable till the goods are shipped.

15. Transit fees shall be collected on the basis of the actual weightment as determined by the weighbridge, and /or the railway receipt as issued by the Railway authority for carrying the cargo.

3. Charges for the use of Landing Places: -

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit	RATES FOR ZONE A
(1)	(2)	(3)	(4)
I	COVERED SPACE:- Per month or part thereof Per fortnight or part thereof	10 Sq.Mr.	413.00 207.00
	Note in respect of Covered Space:-		
	1) For the First two Fortnights or part thereof.	Normal Rates as per Column (4) above.	
	2) For the Third and Fourth Fortnights or part thereof.	Normal Rates as per Column (4) above plus 100% surcharge.	
	3) For the Fifth and Sixth Fortnights or part thereof.	Normal Rates as per Column (4) above plus 200% surcharge.	
	4) Thereafter for every subsequent Fortnights or part thereof.	Normal Rates as per Column (4) above plus 250% surcharge.	
II	OPEN SPACE:-		
(a)	Outside the security wall of the Port. Per month or part thereof Per fortnight or part thereof	1 Sq.Mr.	4.25 2.12
(b)	Within the Security wall of the Port. Per month or part thereof Per fortnight or part thereof	-do-	5.31 2.66
(c)	M.P.Shed & verandas of warehouses. (per month or part thereof)	-do-	30.00
(d)	For storage of containers outside the Security Wall(Storage area to be hired shall not be less than 2000 Square Metre) per month or part thereof	-do-	3.00
	(RATES FOR ZONE 'B': - 50% OF THE ABOVE RATES.)		

TERMS & CONDITIONS FOR THE USE OF LANDING PLACES: -

1. No goods shall be stored upon any land or in any shed specified in clause (c) of sub section (1) of section 49 of Major Port Trusts Act, 1963, and no such land or shed shall be used except under a licence issued for such purpose by the Traffic Manager of the Tuticorin Port Trust (here in after referred to as Traffic Manager).

2. Application for licence for use of land or shed shall be made in writing to the Traffic Manager and the licence issued by the Traffic Manager shall be in force for the period specified therein.
3. Rates specified under this order shall be payable in the manner specified in the licence and failure to pay the rates in accordance therewith shall attract penal interest (as per clause no. 9 of Part -II), on the amount due but not paid. If for any reason, outstanding due with penalty is not paid within 7 days of its due, the Traffic Manager shall have the right to terminate the licence and resume the land or shed allotted thereunder and in case of such termination or resumption of the land or shed, the licensee shall on no account be entitled to claim any compensation or to remove or take away the improvement if any made by him thereof.
4. Goods stored on the land or in the shed under the licence shall remain at the licensee's risk and Tuticorin Port Trust or the Traffic Manager or any of its officers shall not in any manner be liable for any pilferage, theft, damage or any loss whatsoever thereof.
5. It shall not be permissible for the licensee to sub-let the land or shed covered by the licence or any portion thereof to any other person without the previous permission in writing of the Chairman of Tuticorin Port Trust and for any contravention of this condition, the licence is liable to be cancelled, after the licensee is given a reasonable opportunity of being heard and the licensee is liable to be summarily evicted from the licenced land or shed.
6. If goods are stored in areas not covered under the licence, double the rate, specified shall be charged from the licensee for the period from the date of storage till such storage is regularised or the goods are removed.
7. Any renewal of the licence issued shall be made only on an application made therefor, and such application for renewal shall be made at least seven days prior to the date of expiry of the licence in case the period of licence is one year or less than one year, and atleast 30 days prior to the the date of expiry of the licence in the case of other licences. Provided that, in the event of no order being passed on an application for renewal before the date of expiry of the licence, the same shall continue to be valid on the terms and conditions specified therein till orders are passed on the application for renewal.
8. The levy of Ground rent shall be stopped after a period of 60 days provided the party was not a defaulter in payment of container rental. The Liner Agent shall file the application with the Port Trust during the period 50-60 days to stop the levy of rental. Levy of rental shall continue if the Liner fails to intimate Port Trust. If the container is seized by the enforcing authority, or the clearance of the cargo or the container is subjudice, the provision of cessation of rental shall not be extended.

4. CONTAINER TRAFFIC: -

(i) SPECIAL SERVICES FOR REEFER CONTAINERS: -

Sl. No.	PARTICULARS	Rates in Rs.	
		(Per connection Per shift of 8 hrs or Part thereof)	
		Upto 20" Length.	Above 20" Length.
1.	Charges for electrical and other installation provided including electrical energy consumed and monitoring the same.	212	283

(II) STORAGE CHARGES FOR CONTAINERS (EMPTY AND LOADED) STORED INSIDE AND OUTSIDE THE SECURITY WALL OF THE PORT.

Sl. No.	PARTICULARS	(Rate Per Container Per Day or Part thereof in US \$)	
		Upto 20' Length.	Above 20' Length.
	<u>A. INSIDE THE SECURITY WALL:-</u>		
1.	<u>For the Import and Export Containers</u>		
	i) For the first 5 days	Free	Free
	ii) From 6th to 15th day	0.75	1.15
	iii) From 16th to 22nd day	3.00	5.80
	iv) Thereafter	5.80	11.00
2.	<u>For Transhipment Containers</u>		
	i) For the first 15 days (Including the date of landing)	Free	Free
	ii) From 16th to 30th day	4.00	6.00
	iii) Thereafter	6.00	8.00
	<u>B. OUTSIDE THE SECURITY WALL:-</u>		
1.	Stacked in the Marshalling yard and /or in any other area (From the date of stacking)	0.75	1.15

(iii) CHARGES FOR HANDLING OF CONTAINERS BY USING MECHANICAL APPLIANCES

Sl. No.	PARTICULARS	Charges Payable per crane requisitioned by each applicant and supplied (Per Container per Operation)
		Rs.Ps.
1.	Loaded Container upto 20 feet length.	443.00
2.	Loaded Container above 20 feet and upto 40 feet length.	767.00
3.	Empty Container upto 20 feet length.	153.00
4.	Empty Container above 20 feet and upto 40 feet length.	254.00
5.	For handling ICD Containers from Railway Flat and placement from Trailer to Berth and from Berth to Trailer. (For Each Operation.)	
	(i) Loaded Container upto 20 feet length.	224.00
	(ii) Loaded Container above 20' & upto 40' length.	384.00
	(iii) Empty Container upto 20' length.	77.00
	(iv) Empty Container above 20' & upto 40' length.	136.00

**(iv) GOODS IN TRANSIT REGULATIONS DWELL TIME AND TRANSIT FEE FOR
CONTAINERISED CARGO:-**

(a) Containerised Import Cargo: -

Sl. No.	PARTICULARS	Rate of Transit fee in Rupees per tonne or part thereof
	(From the date of destuffing)	
1.	First 3 days (excluding Sundays Customs Notified Holidays and Port Non-Operating Days)	Free
2.	For the next 6 days or part thereof.	11.00
3.	For the next 6 days or part thereof.	19.00
4.	Thereafter for every 6 days or part thereof.	38.00

(b) Containerised Export Cargo: -

Sl. No.	PARTICULARS	Rate of Transit fee in Rupees per tonne or part thereof
	(From the date of admission till such cargo has been stuffed into containers)	
1.	First 15 days (excluding Sundays and Port Non-Operating Days)	Free
2.	For the next 6 days or part thereof.	7.00
3.	For the next 6 days or part thereof.	14.00
4.	Thereafter for every 6 days or part thereof.	28.00

TERMS & CONDITIONS FOR THE CONTAINER TRAFFIC: -

1. Cargo in containers originally manifested at the Port of shipment landed at Wharf for transshipment shall be charged single Wharfage dues payable on landing.
2. General manifest must be produced immediately to the Traffic Manager for verification by a test check of stuffed cargo in container brought for transshipment.
3. The stuffed cargo removed from the container and cargo meant for stuffing in the container stacked in transit area other than the space allotted on lease for that purpose, will be liable for demurrage as applicable to other cargo specified as below.

(a) Containerised Import cargo.

For purpose of demurrage, the free days for such import cargo released from the container shall count from the date following the date of release of the import cargo from containers.

(b) Containerised Export cargo.

For purpose of demurrage, the free days for such export cargo shall be reckoned from the date on which cargo is admitted in the transit area and demurrage leviable, if any, shall be computed from the day following the completion of free days till such cargo has been stuffed into containers.

4. In case of laden containers, the cargo of which is lying uncleared, unclaimed for more than 2 months the liners shall be allowed to destuff the cargo with

customs permission and stack in the warehouse/open area adjoining at their cost and handover to port for disposal.

5. For purposes of levy of Storage Charges, ICD containers shall be treated on par with Transshipment Containers and the free period shall be regulated accordingly.
6. Information about the arrival and details of container vessels expected to call at the Port should be furnished to the Traffic Manager one week in advance.
7. a) Application for allotment of open space at Wharf for storage of container should reach Traffic Manager seven days in advance.
b) On receipt of application, Traffic Manager may consider and if practicable, allot open space at Wharf for stacking containers.
8. The applicant shall accept all risks and responsibilities for goods stored at the rental space so allotted, and shall make his own arrangements for security of the goods stored in such spaces.
9. No container should be left over the Wharf so as to pose a hindrance to the Port operations.
10. Container shall always be stacked properly in a row and if required to be stacked one over the other, a maximum of two in height will be permitted.
11. Hire charges for Port machineries and appliances whenever utilised by the shipper will be charged separately according to the scale of rates in force from time to time.
12. The period of free days shall run concurrently with the free period of PSA SICAL TERMINAL and not consecutively.

PART – V: - MISCELLANEOUS SERVICES: -

1. SCALE 1: WEIGHMENT CHARGES (ZONE 'A' AND 'B'):-

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	Weighment Charges for Zone A and B.	To	2.95
	Minimum		35.00

The weighment charges leviable shall be on the total weight of the cargo weighed by the port on the weighbridges or weighing scales under each application for weighment, duly rounded off to the next higher tonne.

2. SCALE 2: SUPPLY OF WATER TO SHIPPING

Sl. No.	PARTICULARS	Unit.	RATES.
1	<u>Supply of Water to shipping</u>		
	<u>(a) Water supplied to ships at the Wharf.</u>		
	(i) Foreign Vessels (Rates in US Dollars)	1000 Liters or part thereof	3.186
	Minimum		64.90
	(ii) Coasting Vessels (Rates in Rupees)	-do-	47.20
	Minimum		897.00
	<u>(b) Water supplied by water barge.</u>		
	(i) Foreign Vessels (Rates in US Dollars)	-do-	6.372

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES.
	(ii) Coasting Vessels (Rates in Rupees)	-do-	136
	(c) Charges for the use of Water Barge.		
	(i) Foreign Vessels (Rates in US Dollars)	Per Trip	444.27
	(ii) Coasting Vessels (Rates in Rupees)	-do-	12036.00
	Note: - Cancellation charges when a water barge is ordered but not cancelled in writing within 6 hours prior to the time of commencement of services.		
	(i) Foreign Vessels (Rates in US Dollars)		29.50
	(ii) Coasting Vessels (Rates in Rupees)		826.00

(1) Charges for supply of water by water barge is inclusive of all incidental charges, which the Port may have to incur on this account.

(2) The charges for water supply by water barge will be on the full capacity of the barge irrespective of the quantity of water actually supplied.

3. **SCALE 3: FEE FOR PROVIDING TELEPHONE CONNECTIONS TO STEAMERS AT QUAYS:**

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	Scale 3:- Providing telephone connections to steamers at quays. (Exclusive of Trunk Call charges) on each vessel berthed along side berths where telephones are provided irrespective of whether the facilities are availed of or not.	Per line per day on each vessel.	201.00

(1) The above charges are compulsory for every ship berthed at the quays where telephone facility to vessels is provided.

(2) If more than one ship is berthed at one time at a quay only the ship that could use the quay telephone facility as certified by the Traffic Manager, will be charged the above charges and the other ship or, ships will be exempted from payment of the charges.

4. **SCALE 4: CHARGES FOR OCCASSIONAL USE OF**

(1) **WHARF CRANES AND OTHER CRANES AND FORK LIFT TRUCK**

(2) **HIRE OF WHARF CRANES AND OTHER MECHANICAL APPLIANCES TO MASTERS, OWNERS OR AGENTS OF VESSELS:**

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	Scale 4 (1):-		
	(1) Upto 1 tonne.	Charges	17.00
	(2) Over 1 tonne and upto 5 tonnes.	per tonne	28.00
	(3) Over 5 tonnes and upto 10 tonnes.	per hoist	42.00
	(4) Over 10 tonnes and upto 15 tonnes.	per	70.00
	(5) Over 15 tonnes and upto 30 tonnes.	package.	140.00
	(6) Over 30 tonnes.		315.00
2.	Scale 4 (2): -		
	(1) Use of 10 Tonne Grab Wharf Crane.	Per shift	1912.00
	--- do ---	Per half shift.	956.00

(a) 'WHARF CRANES' shall be provided by the Trust subject to availability, WITHOUT CHARGE FOR PURPOSE OF LOADING AND UNLOADING OF VESSELS INCLUDING BARGES AND LIGHTERS.

(b) Requisition for the use of the equipments must be made out in prescribed form and submitted giving a clear notice of 6 hours in advance of the time the equipments are required except when the vessel is already working with the crane continuously.

(c) Allotment of suitable crane will be at the discretion of the Traffic Manager/ Deputy Traffic Manager (Operation) and ordinarily the cranes will be supplied in the order of requisition, but the Traffic Manager / Deputy Traffic Manager (Operation) may deviate from the order if in his opinion circumstances justify such action.

(d) Lifts must be placed in such a position either on vessels or on shore that the head of the jib can be swung vertically above the said lifts, which must also be clear of all the cargo.

(g) The cranes or equipments provided shall not be used for purpose other than that for which application was made.

5. SCALE 5: HIRE OF CRANES, FORK LIFT TRUCK AND OTHER MECHANICAL APPLIANCES FOR PURPOSE NOT SPECIFIED IN SCALE 4:

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1	Tata P&H Crane 25 T at 10', 10 T at 45' Russian Crane 25'T.	Per hour or part thereof.	1062
2	Tata P&H 75 T at 10', 15T at 40.'	-do-	1221
3	Coles Crane (3 tons).	-do-	236
4	Marshall demag Crane.	-do-	572
5	Tata Loco..	-do-	519
6	Diesel Generator.	-do-	153
7	Fork Lift Truck(3 T).	-do-	189
8	Floating Crane.	-do-	1528
9	Front End Loader 3 tons/7 tons.	-do-	614
10	Wharf Crane	-do-	295
11	Coles Endurance Mobile Heavy Duty Crane.	-do-	1021
12	Road Roller.	-do-	153
13	One unit of Fire fighting.		
	(a) for salvage and other purposes.		808
	(b) for stand by duties:-		
	(i) Between 1800 hrs and 2200 hrs.	Entire Period or part thereof.	354
	(ii) Beyond 2200 hrs to 0600 hrs.	Entire Shift or part thereof.	708
	<u>Note:-</u> Penalty for Improper use of appliances.	Every Occasion	201

(1) In respect of USE OF THE HARBOUR CRAFTS AND PORT MACHINERIES OUTSIDE THE PORT LIMITS, A SURCHARGE OF 20 PERCENT on the above charges will be levied.

(2) When Fire Fighting units use foam, the actual cost of foam used in the operation will be charged extra.

(3) The charges for service and for the use of the crafts and appliances not mentioned in the above scales are arranged between the Chairman and the person requiring such services of such crafts or appliances.

(4) The Chairman may, at his direction hire out the floating crafts or appliances outside the Port limits at the rates of hire mentioned in the scale.

(5) The Board may, at its discretion require the hirers to execute an agreement relating to the hire, whether it be within or outside the Port limits in such form as may be prescribed by the Board from time to time and upon such terms and conditions as may be laid down by the Board in each case.

(6) The rate specified against the floating crafts or appliances in the column 'period of hire' means for one individual craft or appliance.

(7) (i) If the requisition of the equipment is not cancelled or cancelled after the commencement of time of requisition or the equipment is not only fully utilised, the charges for the full Period of requisition will be recovered.

(ii) On Board's Non-Operating days, full charges for the period of requisition will be recovered when written notice of cancellation is not given during the working hours of the day prior to the date of requisition or when the equipment is not fully utilised as requisitioned.

(8) For the purpose of computation of Hire charges, the actual hours of work should be totalled and rounded off to the next higher hour at the end of the working of each shift. For this purpose the time taken by the machinery to move from the yard to work spot and back to the yard will be included.

6. SCALE - 6 - WAY LEAVE CHARGES:

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	Scale 6 (1): - Way Leave Charges for pipelines.	Sq.Mr. Per annum.	1.42
2.	Scale 6 (2): - Way Leave Charges for Overhead wires.	-do-	1.42
3.	Scale 6 (3): - Way Leave Charges for Underground cables.	-do-	1.42
4.	Scale 6 (4):- Way Leave Charges for the Conveyor System owned by M/S.T.T.P.S. in Port area. (On Coal Moved through conveyor)	Per M.T.	0.65

Licence fee for the pipelines passing through the Board's premises under way leave agreements will be levied on the following basis:

1) SCALE - 6 (1): WAY LEAVE CHARGES FOR PIPE LINES:**1. Areas Chargeable Under Way Leave Licence Would Be Arrived At By The Formulae.****(a) For a single pipe line:**

Length of the pipe line multiplied by the Diameter (D) of pipe lines plus working space of 30 c.m.(i.e) $A=L+(D+30 \text{ cms.})$

(b) For more than one pipe;

Length of the pipeline multiplied by the actual distance (D) between the extreme sides of the outer most pipes plus working space of 30 c.ms. (i.e.) $A = L (D + 30 \text{ c.ms.})$

(c) For pipe line over pedestal:

Length of the pipeline multiplied by the width (D) of the foundation of the pedestal plus working space of 30 c.ms. (i.e.) $A = L (D + 30 \text{ c.ms.})$

(2) SCALE - 6 (2) WAY LEAVE CHARGES FOR OVER HEAD WIRES:**1. Areas Chargeable Under Way Leave Licence:**

Length of the overhead line multiplied by the distance (D) between the extreme ends of the longest street on the pole plus working space of 60 c.ms. (i.e.) $A = L (D + 60 \text{ c.ms.})$

(3) SCALE - 6 (3) WAY LEAVE CHARGES FOR UNDERGROUND CABLES:**1. Areas Chargeable Under Way Leave Licence:**

Length of the cable multiplied by 15.c.ms. for each cable laid plus working space of 90 c.ms. (i.e.) for a single cable $A = L (15 \text{ c.ms.} + 90 \text{ c.ms.})$; for double cable $A = L (2 \times 15 \text{ c.ms.} + 90 \text{ c.ms.})$ and so on.

7. SCALE - 7: CHARGES FOR USE OF PORT'S PIPELINES TO TRANSPORT SHIPSTORES, BUNKER OIL, ETC., TO SHIPS.

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES.
	(i) Foreign Vessels (Rates in US Dollars)	Per KL	0.366
	(ii) Coasting Vessels (Rates in Rupees)	-do-	5.90

8. SCALE - 8 RENTAL CHARGES FOR ROOMS FOR USE IN CONNECTION WITH SHIPPING OPERATION**(1) IN THE FIRST FLOOR OF TRANSIT SHED OF FIRST AND SECOND WHARVES AND FIRST AND SECOND COAL JETTY AND****(2) AVAILABLE AT ADDITIONAL BERTHS:**

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	(a) For Rooms in the I floor of Transit sheds at I&II berths of VOC Wharves. (Inclusive of Water and Electricity Charges).	Per room Per Calendar month or part thereof	460
	(b) For Rooms at I & II Coal Jetty.		
	(i) For rooms of area 8.23 Sq.Mr.	-do-	460
	(ii) For rooms of area 11.20 Sq.Mr.	-do-	627
	(c) For rooms available at additional berths. (Inclusive of Water and Electricity Charges).		
	(i) Each Measuring 30 Sq.Mr. in Southern Side Building	-do-	979
	(II) Each measuring 41 Sq.Mr in the Ground Floor at Northern Buildings.	-do-	1305

1. The room will normally be allotted by the Traffic Manager on request in writing in the order of priorities of the dates of receipt of such requests by the parties concerned.
2. The allotment of room is subject to cancellation by the Traffic Manager at any time without prior notice and without assigning any reason thereafter.

9. SCALE-9: - RENT FOR ALLOTMENT OF WAITING HALL FOR STEAMER AGENTS WITHIN THE FORESHORE PREMISES:

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	<u>Scale 9: - Rent for allotment of waiting hall for steamer agents within the foreshore premises. (Inclusive of Water and Electricity Charges)</u>	Per month per compartment.	572

10. SCALE-10: RENT FOR OCCUPATION OF COMPARTMENTS IN THE COAL MAZDOOR LINES IN THE PORT PREMISES.

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	<u>Scale 10:-Rent for occupation of compartments by the Coal landing Contractors for housing the coal labourers in the coal mazdoor lines in the foreshore premises. (Inclusive of Water and Electricity Charges)</u>	Per month or part thereof for each compartment.	94.00

11. SCALE-11: CHARGES AND CONDITIONS FOR SPARING THE DRY DOCK ON HIRE TO THE OWNERS OF SAILING VESSELS AND TO OTHER GOVERN- MENT DEPARTMENTS FOR DRY DOCKING THEIR VESSELS:

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
	<u>Scale 11:- Dry dock services:-</u>		
1	<u>For Docking the vessels:-</u> (a) Sailing vessels.	Each.	4396
	(b) Floating Crafts.	Each.	5522
2	For undocking the vessels		1062
3	<u>Daily Hire charges for the Dry Dock:-</u>		
	(a) For the first ten days.	Per Day or part thereof	54
	(b) From 11th day to 20th day.	-do-	5
	(c) From 21st day and subsequent days.	-do-	8
4	Rate For Collection Of Electricity Charges	-do-	2
	<u>NOTE:-</u>		
	Advance Hire Charges: - For I Spell of 10 days.		65
	For II Spell of 10 days.		19
	For III Spell of 10 days.		40

- (1) Daily hire charges shall be levied excluding the day of docking and undocking of the vessels.
- (2) The above charges include the ship weight and pumping charges but do not include charges for the supply of fresh water, cranes and other facilities.
- (3) Owners/Authorised Agents of Floating Crafts and Sailing Vessels requiring the Dry Dock for their vessels shall in the first instance apply, giving details in full of the vessels to be docked to the Deputy Conservator for allotment of Dry Dock.
- (4)
 - (a) The Dry Dock in normal cases shall be given only for a period of ten days and owners/authorised agents of vessels in dry dock shall endeavour to complete all repair within 10 days period.
 - (b) In no case shall the Dry dock be kept occupied for more than 30 days.
 - (c) When a vessel of an outside party is in the Dry Dock and the Dry Dock is urgently required for carrying out any emergency repair to the floating craft of the Trust, the owner / authorised agents of vessel in the Dry Dock, shall vacate the Dry Dock within seven days from the receipt of a notice to that effect.
- (5) When the Dry Dock is allotted to an applicant, he shall pay advance hire charges towards docking, undocking and daily hire charges etc., as stipulated above for the Dry Dock, before the vessel can be placed in the dock. If the vessel is to remain in the dock beyond the initial period of ten days, then further hire charges for the second and third spells of 10 days respectively, shall be paid in advance, as the case may be.
- (6) The deposit made in respect of any vessel under condition (5) shall be liable to be forfeited in whole or in part at the discretion of the Chairman, Port Trust, in the event of the vessel not being ready to be docked, or not using the dock on the day notified for the admission of the vessel into the dock. In the event of the vessel being refused admission into the dock by reason of its failure to comply with any of the provisions of condition (7) all the expenses incurred by the Port in respect of the docking of such vessel, shall be borne by the owners/authorised agents of the vessel and adjusted against the advance paid.
- (7) Prior to the time regulated for the admission of any vessel into the dock, the following arrangements must be carried out by the hirer on board the vessel in consultation with the Deputy Conservator: -
 - (a) Suitable haskers and heaving lines should be in readiness on each side, fore and aft, and a genuine rove for masthead pendant.
 - (b) The vessel should be upright and as nearly as possible on an even keel and the bilges shall be perfectly dry, fore and aft, and kept so. All side and stem ports shall be shut.
 - (c) The ballast tanks should either be pressed full with their doors properly secured or pumped quite dry with their doors off ready for inspection if so required by the Deputy Conservator.

- (d) All the vessel's water closets and latrines should be thoroughly cleaned and securely fastened up before the vessel enters the dock and no use whatsoever should be made of them while the vessel is in the dock.
- (e) The vessel's crew shall render every assistance when docking and undocking and if in the opinion of the officer-in-charge of the dock, extra hands are required on board they should be provided at the expense of the hirer.
- (f) If on inspection, the Deputy Conservator finds that any of the above arrangements has not been duly carried out, the vessel may be refused admission into the dock.
- (8) The bill for the use of Dry Dock will be furnished to the hirer, after undocking of the vessels, who shall pay the balance charges, if any, due to this Port.
- (9) If the hirer does not pay the balance charges within ten days from the date of issue of the bill, all services of the Board to the hirer concerned will be stopped until the arrears are paid in full. Vessels, if any, under the control of the hirer shall not be allowed to ply in the Port until the arrears are paid in full.
- (10) The Board or its employees shall not be liable for delay caused to or any damages suffered by a vessel whilst docking or undocking during its stay in the Dry Dock.
- (11) Vessels of the following dimensions can only be dry docked.

Particulars	Feet	Metre
Length	120	36.58
Breadth	29	8.84
Draft	6	1.83

- (12) Vessels having a draft of 5 feet 6 inches and above can be docked and undocked only at full tides. In case after completion of repairs, a vessel is held up in the dry dock for want of sufficient tide, such delays shall be to the account of the owner and he shall pay hire charges at the rates applicable till the vessel is undocked.
- (13) The hirer shall also make good the cost of any damage, repairs or loss to the dock, its appurtenances, plant, gear tackle, etc., caused by the vessel arising directly or indirectly in the course of the hire.
- (14) The hirer of Dry Dock shall instruct the crew of his vessel that they shall obey all instructions of Civil and Mechanical Engineering staff of the Trust regarding the usage of the Dry Dock.
- (15) The hirer of Dry Dock shall make his own arrangement for watchman duty for the vessels, etc., round the clock.
- (16) No person shall boil or heat by using pitch or tar or other combustible matter to light fire near the Dock except in places provided for the purpose.
- (17) The owners of the vessel shall make their own arrangements to carry out repairs to their vessels at their cost.

- (18) The facilities of the Port Trust workshop shall be given on payment of prescribed charges only when spare capacity is available in the Port Trust Workshop for taking up repairs.
- (19) Whenever a vessel is docked or undocked outside normal working hours of Port Trust Workshop, the over-time charges if any payable to the Departmental staff shall be borne by the hirers of the Dry Dock in addition to the usual charges.
- (20) Whenever additional facilities are provided in the Dry dock in future, the hire charges for the Dry Dock shall be revised accordingly.
- (21) On no account weight are to be shifted after the vessels enter the Dock. No fresh water ballast or fuel tanks are to be pumped out, filled or run from one to the other without permission from the Deputy Conservator.
- (22) Fire protective measures are to be arranged by the hirers at their cost.
- (23) The stores are not to be interfered with nor they to be used as supports for stagings over ship's side.
- (24) The hirer desiring to have his vessel or craft docked and repaired in the Dry dock of the Trust is required to observe and implement provision of the Factories Act and Rules, and allied Act in respect of those workers engaged by him whether directly or through any agency, so long as they are required to work any where in the premises of Dry Dock.
- (25) The hirer should agree to indemnify the Trust against all claims for compensation by or on behalf of any workmen (Coolies or Labourers as the case may be) employed by him in connection with the work under execution in the premises of Dry Dock, for injury or death by an accident under the Indian Workmen's Compensation Act of 1923 and that the decision of the Commissioner of Workmen's Compensation with respect to the amount of such indemnity will be accepted by him as final.
- (26) The above conditions will be in force from the time the hirer's craft occupies the Dry Dock till it leaves.
- (27) The applicant required on hire the Dry Dock shall give in writing to the Board and undertaking to abide by the terms and conditions mentioned above.

12. **SCALE 12: - HIRE CHARGES FOR HIRING THE TOOLS AND PLANTS:**

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.	
			<u>Monthly</u>	<u>Daily</u>
1	200 ton Dumb Barge.	Each.	30586	1528
2	100 ton Mud Punts.	-do-	11894	596
3	Welding Set (Portable)	-do-	2348	118
4	Fire Service Trailer Pump.	-do-	2549	130

- (1) The Tools and Plant shall be hired out to other Government Departments and Private parties for services within the foreshore under special circumstances and when not required for Port's use.
- (2) The above rates of hire charges are applicable only for Government Departments.
- (3) When the above plants are lent to PRIVATE PARTIES other than Government the HIRE CHARGES shall be DOUBLE THE RATES prescribed above.
- (4) The hirer shall have to enter into an agreement with Port Trust as may be prescribed by the Board.
- (5) The hirer shall pay to the Board an advance to cover the hire charges for which the machinery is hired out. If, however, the period exceeds beyond a calendar month, the hire charges for each calendar month or part thereof shall be paid in advance.
- (6) The period of hire shall be reckoned from the time the plant leaves the stores till it is returned to the said stores.
- (7) All repairs (except due to fair wear and tear) during the periods of hire shall be borne by the hirer. The decision of the Deputy Conservator, Port Trust shall be final as to what repairs should be borne by the hirer and by the Board.
- (8) The hirer shall bear all charges connected with packing, handling in the stores, conveyance and other incidental expenses in connection with the despatch of the said tools and plant from the stores and return thereto including freight charges, if any, and also erecting and dismantling charges. If during the period of hire it is found necessary to send the said tools and plant to the Trust Workshop and or other outside workshop for repairs, all conveyance and incidental charges to and fro shall be borne by the hirer.
- (9) It shall be lawful for officers authorised by the Board at all reasonable times to inspect the state and condition of the said tools and plant.
- (10) Upon breach by the hirer of any of the stipulations in this agreement, the Board shall be at liberty without any previous notice to determine this agreement and take possession of the said tools and plant.
- (11) Officers authorised by the Board may, at any time by giving seven days notice in writing to the hirer, determine, the hiring agreement and may on the expiration of the said notice enter upon the premises where the said tools and plant or any of them may they be and remove and carry away the same and the hirer shall not claim any compensation for such action, except the refund of the proportionate rent for the unexpired portion of the period for which rent has already been recovered in advance.
- (12) Upon the determination of this agreement, whether by efflux of time or otherwise, officers authorised by the Board shall be at liberty to enter any house, premises or place where the said tools and plant may have been lodged, removed and carried away the said tools and plant and for that purpose to do all things reasonably necessary for such removal without liability for any damage thereby caused and without prejudice to the rights of the Board in respect of any rent or sums of money accrued or accruing due from the hirer under this agreement.

13. SCALE - 13: - FEES FOR LICENCES

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	<u>Cooper Licence:-</u>		
	(i) For basket carriers	Each Calendar Year or part thereof for each	35.00
	(ii) For basket and casks	-do-	35.00
	(iii) For issue of duplicate licence when the original is defaced as to be illegible or is lost.	Each Occasion	18.00
2.	<u>Penalty for non-renewal of Licence.</u>	Each.	18.00

(1) Failure to apply for renewal of the licence one month before the expiry thereof may entail the cancellation of the licence or the levy of a penalty per licence in addition to the usual licence fee at the discretion of the Traffic Manager of the Trust.

(2) Each licensee shall render to the Port authorities two copies of his latest photograph at his own cost at the time a new licence is granted or a duplicate is issued.

(3) Refund for unexpired period of licence will not be permitted.

14. SCALE 14 - CHARGES FOR ISSUE OF PHOTO PERMITS:

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1	For issue of fresh photo permit	Each.	35.00
2	For the renewal of photo permit.	-do-	35.00
3	For issue of a duplicate permit.	-do-	47.00
	<u>Note:-</u> (a) Penalty for non renewal of permit, and (b) Duplicate permit to employees	-do-	18.00

(1) When permit is not accounted for when called upon to do so, or not returned for cancellation when not required, the holder of the permit will be subject to action under the rules framed by the Trust from time to time in this regard.

(2) (a) The permit once issued shall be valid for the years only from the date of issue and will have to be renewed thereafter on expiry of every three years on payment of charge prescribed under item 2 above.

(b) The Traffic Manager of the trust vested with the powers of renewing the permit shall decide upon seeing the permit produced for renewal whether the same may be renewed or a fresh permit should be issued in lieu thereof.

(c) The application for renewal should be made one month before the date of expiry of the period of validity.

(d) Failure to apply for renewal of the permit one month before the expiry of the valid period may entail the cancellation of the permit or the levy of penalty (as prescribed under note above) per permit in addition to the renewal fee.

- (3) (a) The employees of the Trust shall be issued fresh permit at the time of appointment free of charge and also renewed every three years thereafter free of charge.
- (b) In case the permit issued free of charge to the employee of the Trust is lost or defaced, duplicate permit may be issued on payment of charges (as prescribed under note above). This charge may be waived by the Chairman in cases where it has been complained by the employee concerned to the satisfaction the reasons for the loss or deface caused to the permit warranting the issue of a duplicate permit.
- (4) Employees of the Central and State Government and other bodies who are required to visit the Port in discharge of their duties connected with the Port will be for issue of photo permits.
- (5) The charges once paid as per this scale shall not be refunded in any case even though claim is received for the refund, prior to the preparation and issue of fresh or duplicate permits or prior to the renewal of the permits by the Port.
- (6) The waiver of any of the charges in full or in part under this scale to any individual or organisation shall be at the discretion of the Chairman.

15. **SCALE 15 - CHARGES FOR THE ISSUE OF TEMPORARY PASSES.**

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	Charges for the issue of Temporary Passes: for admission to the Harbour.(Either at Zone A or Zone B)	Per head	2.50

- (1) The payment of the charge will not automatically entitle to get a pass.
- (2) The period upto, which the pass may be valid at a time, will be at the discretion of the Port authorities, which will not exceed 30 days at a time.
- (3) Temporary passes issued to distinguished persons, officials and others visiting the Port shall be exempted from the levy of this charge at the discretion of the Chairman.

16. **SCALE 16: - CHARGES FOR TAKING PHOTOGRAPHS OR SHOOTING OF FILMS IN THE HARBOUR PREMISES:**

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	For shooting of film by film making company or private parties.	Per Calendar day or part thereof	4248.00
2.	For still photographs of export/import cargoes.	-do-	466.00
3.	Rate for taking Videography related to Operational Activities.	-do-	2124.00
4.	Rate for taking Photography related to Operational Activities.	-do-	236.00
5.	For taking photographs of the parties or of the crew on board, the ships and in case not covered in case (1) to (4) above.	Each time each party	47.00

1. EXEMPTIONS.

- (a) Still photographs taken and shooting of films by the State and Central Governments for educational and scientific purposes, and in connection with Government publicity and shipping activities.
- (b) Any other cases of still photographs taken and shooting of films within the perimeter wall at the discretion of the Traffic Manager, Tuticorin Port Trust, on merits of each case.
- (c) Any other cases of still photographs taken and shooting of films in the Port premises at the discretion of the Chairman, Tuticorin Port Trust, on merits of each case.

2. CHARGES:

- (a) The charges shall be paid in advance and no refund of such payment shall be allowed for any failure/ cancellation of the programme.
- (b) If the cancellation of programme is at the instance of the Port Trust or under extraordinary circumstances as may be considered by the Traffic Manager, Tuticorin Port Trust, the charges paid shall be refunded, subject to claim in time.
- (3) The hire charges for any craft and/or appliance of the Port, if any, that are supplied and used by the film making company or by those taking photographs shall be levied as per the respective provisions of the scale of rates in addition to charges payable under this scale.

17. SCALE- 17: FEES FOR SALVAGE OF GOODS OR FOR USE OF SERVICES OF DIVERS:

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Advalorem Rate in %	RATES IN RUPEES.
1.	<u>Salvage Charges:-</u>			Minimum Charges
i.	Less than Rs.1,000/-		22.00	313.00
ii.	Rs. 1,000 and more but less than Rs. 5,000.		18.00	850.00
iii.	Rs. 5,000 and more but less than Rs.10, 000.		15.00	1699.00
iv.	Rs.10, 000 and more but less than Rs.20, 000.		12.00	2549.00
v.	Rs.20, 000 and more but less than Rs.50, 000.		7.00	3469.00
vi.	Rs.50, 000 and more.		5.00	4248.00

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.	
2.	<u>Divers Charges:-</u>		Upto a maximum of 4 hours.	Above 4 hours.
i.	Weekdays.	Per hour	767	1198
	Minimum		1487	-
ii.	Sundays and Port Non-Operating days.	Per hour	1133	1699
	Minimum		2266	

- (1) These charges include the cost of ordinary diver's charges but are exclusive of any special charges which may be necessary in certain cases, such as the use of tugs, barges or other craft which will be charged at actual cost or at the rates set forth in the Port's scale of rates, as the case may be. In case of goods liable to damage by

water, the above percentage shall be recovered on the sale value or Customs valuation, as the case may be.

(2) The diver's charges specified above shall be levied in all cases of diving work carried out on Special requisitions for the services, of the Port Diver irrespective of the results of search or examinations by the divers. Where a search is undertaken for recovery of goods lost over board and such goods are recovered charges as per salvage shall be levied.

(3) When a diving boat is towed by a launch, the towage charges shall be levied extra.

18. SCALE-18: LICENCE FOR ENTRY OF VEHICLES / EQUIPMENTS:

The under mentioned fees shall be levied when the Port issues the following licences.

1. Vehicles/Equipments licences for entry into Zone-A and Zone-B.

A. For entry into the Port area including security wall in Zone A & B:

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.	
			(Per Vehicle / Per Equipment)	
			Per Day	Per annum
1.	Hand Cart:	Each	3.00	75.00
2.	Animal Cart:	-do-	3.00	150.00
3.	Passenger carriers.	-do-	15.00	-
4.	Carrier of goods:	-do-	15.00	1800.00
5.	Private cargo handling equipments like cranes etc			-
	i. Per day	Per No.	120.00	
	ii. Per Month.	-do-	1875.00	
	iii. Per Half year.	-do-	9000.00	
	iv. Per annum	-do-	16920.00	
6.	Issue of duplicate in respect of (1)&(2)	Each Occasion	60.00	
7.	Issue of duplicate licences on transfer of ownership etc., for (4) &(5)	-do-	90.00	

1. HandCarts and Animal Carts shall be required to pay the licence fees only for entry into the Security Wall in Zone A and Zone B.

(2) EXEMPTED VEHICLES:

The following vehicles will be exempted from the payment of licence fee.

(1) Vehicles belonging to

- (a) Tuticorin Port Trust and other Major Port Trusts and
- (b) Tuticorin Thermal Power Project

The above vehicles should obtain general or specific permission from the concerned head of the department of the Port Trust or the Traffic Manager of the Port Trust.

(2) Regular route buses and school buses.

(3) Vehicles having entry permits issued under 1 -A.

(4) All light vehicles viz., two wheelers, three wheelers, cars, vans etc.

(5) All vehicles carrying household goods to and from residence of the Harbour colony and other residences located inside the check gates.

(6) Such other vehicles specifically permitted by the Traffic Manager or any other offices. Designated by Chairman for this purpose.

(3) CONDITIONS FOR ISSUE OF LICENCES:

- (1) Licences issued for a day shall be called temporary licence.
- (2) Temporary licences for entry into Zone-A and B shall be obtained from the Pass Section of the respective Zone and they will be valid for one day only.
- (3) The payment of licence fee will not automatically entitle the owner of a vehicle/equipment for entering the zones.
- (4) While entering, into the security wall and while coming out of Check Gates I or II, the vehicles/equipment driver should produce the licence to the security guard at the check post. The licence is also subject to check by any other port official authorised by the Chairman.
- (5) No refund is permissible for the charges once paid and for the unexpired period of licence.
- (6) No person, shall, within the port premises drive any vehicle/equipment or cause or allow any vehicle/equipment to be driven at a speed exceeding the limit prescribed.
- (7) Whenever damage to Trust's property is caused by any vehicle/equipment plying within the Port Trust premises, the owner of the vehicle/equipment shall accept liability thereof and pay the damages resulting therefrom and the Port Trust reserves the right to suspend the operation of the licence issued or the issue of the licence to the owner or agent of the vehicle/equipment until such damage is made good.
- (8) The Port reserves the right to refuse a licence or cancel a licence issued without assigning any reasons.

19. SCALE: 19: - PASSENGER TOLL AND CHARGES FOR VARIOUS TYPES OF VEHICLES ACCOMPANYING PASSENGERS:

Sl. No	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	Passenger Toll. (a) For II and III Class.	Each	30.00
	(b) For Deluxe Cabin and I Class.	-do-	53.00
2.	Charges for vehicles accompanying passengers.		
i.	Motorcycles, Scooters, Mopeds, Cycles fitted with Motors and other powered two wheeled vehicles.	-do-	41.00
ii.	Motor Cars.	-do-	319.00
iii.	Motor vehicles like tourist car, vans on wheels.	-do-	537.00
iv.	Motor vehicles like buses, dumpers and lorries.	-do-	850.00

- (1) The toll is leviable on all deck and cabin passengers disembarking and embarking at the Port.
- (2) Defence Personnel other than Civil Staff moving on duty disembarking and embarking at the Port are exempted from the payment of the passenger toll.

- (3) The Agents of the vessel shall collect the toll from the passengers and remit the collected amount to the Board along with a statement separately for each voyage showing the number of passengers embarking and disembarking class-wise. For this service, the Agents of the vessel shall be allowed to retain a commission of 5 PERCENT of the total collection made by them.

20. **SCALE: 20: - ISSUE OF DUPLICATE COPY OF BILLS AND RECEIPTS ETC.,**

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	Issue of duplicate copy of bills and receipts etc.,	Each.	15.00

21. **SCALE: 21: - HIRING OF WOODEN LOGS TO SAILING VESSELS.**

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES IN RUPEES.
1.	Hiring of wooden logs to sailing vessels.	Per day	35.00

